STOP

Periodico FILT-CGIL Lombardia

Numero 74 - maggio 2012 Euro 2.00

SOMMARIO

Primo Piano 2

I trasporti nelle politiche di crescita

Tempo Presente 3

La difficile iniziativa della Cgil tra crisi e governo tecnico

La sinistra al lavoro per costruire una rinnovata identità europea

“L’idiota in politica”

L’intervista a Lucia De Cesaris

Un processo in fase di accelerazione

La nuova legge lombarda di riforma del TPL

Economia e disagio sociale a nordest

Rio+20 - l’impegno per una promessa di futuro

In Linea 9

Il caso SEA: tra pubblico e privato le ragioni del sindacato

La vendita di ATAF tra crisi del TPL e difficoltà degli enti locali

La via difficile per dare un futuro a Tirrenia

La filiera della grande distribuzione tra lavoro opaco e nuovi diritti

Spazio Aperto 27

Le sorti del TPL tra crisi economiche e vincoli di bilancio

Sguardi e Traguardi 29

“La città delle donne”

Via Dogana, una rivista pensante

Le foto di questo numero sono state realizzate da Chiara Pozzi in Messico (Tulum, Gran Cenote, Chichen itza, Valladolid, Punta laguna)

I trasporti *nelle politiche di crescita*

di Franco Nasso, Segretario Generale Nazionale Filt-Cgil

Nella recessione il lavoro si perde, non si crea nuova occupazione, i redditi sono falcidiati dai tagli e dalle imposte del governo. Il paese è sempre più in difficoltà dentro la crisi.
Il governo dei tecnici sembra osservare impotente l'aggravarsi della crisi sociale e non si occupa degli interventi necessari a rimettere in moto l'economia del paese.
È ormai di tutta evidenza il fallimento della politica fatta di tagli violenti messa in atto con i provvedimenti sulle pensioni, con la mancanza di equità nel pesantissimo prelievo fiscale a carico di lavoratori e pensionati.
Così com'è fallimentare il bilancio delle illusorie ricette sulle liberalizzazioni che si stanno traducendo in una svendita delle aziende pubbliche che non porterà alcun contributo alla crescita.
Il disegno di legge sul mercato del lavoro, a sua volta, si muove nella ricerca di un nuovo abbattimento delle tutele del lavoro e dei diritti, dopo anni di interventi governativi in questo senso che hanno solo creato precarietà diffusa e redditi insufficienti.
La politica dei bassi redditi, delle pensioni e dei contratti bloccati ha prodotto un diffuso impoverimento con conseguenze sociali sempre più pesanti e sempre meno governabili.
Le scelte di restrizione della spesa e di contenimento del debito hanno reso impraticabili gli investimenti utili allo sviluppo e determinato l'aggravarsi della crisi.
Il governo italiano ha aderito acriticamente alle scelte prevalenti in Europa, sostenendone la necessità e l'efficacia non solo per il risanamento dei conti ma anche per la crescita.
Non è stata questa la scelta degli Stati Uniti e del Giappone che hanno un debito pubblico molto più elevato dell'Europa e che stanno destinando risorse a sostegno della crescita.
La stessa Germania, che impone le politiche restrittive agli altri, sta accompagnando i rinnovi contrattuali e l'aumento dei redditi, per aiutare i consumi interni e sostenere lo sviluppo e la crescita economica.
Queste decisioni sembrano molto distanti dalla pervicacia con la quale i tecnici al governo in Italia insistono sulle politiche restrittive e dalla sordità al disagio sociale che i loro stessi provvedimenti hanno provocato, come nel caso delle centinaia di migliaia di lavoratori cosiddetti esodati lasciati senza stipendio e senza pensione.
Bisogna che il governo cambi le sue scelte e lo faccia in fretta; a sostegno di questo cambiamento di politica economica la Cgil sta continuando la sua mobilitazione.
Ci vuole equità nel peso dei sacrifici imposti ai lavoratori e ai pensionati e ci vuole una politica fiscale che faccia pagare di più a chi ha di più, come potrebbe essere con la patrimoniale e con la tassazione delle transazioni finanziarie.
E ci vogliono interventi a favore della crescita.
Il governo prenda atto che c'è un'emergenza economica sempre più grave e si liberi di quei vincoli, spesso autoimposti, che bloccano lo sviluppo e accentuano la recessione.
Gli investimenti nelle infrastrutture e la spesa sociale produttiva devono essere svincolati dalle maglie troppo strette che fino ad oggi hanno bloccato la crescita.
I trasporti possono svolgere un ruolo importante, così come abbiamo proposto con la piattaforma unitaria per la vertenza trasporti, che ha portato allo sciopero generale della categoria del 1° marzo. Una scelta in favore di provvedimenti utili a promuovere lo sviluppo, la crescita e a sostenere la coesione sociale.
Gli investimenti nel settore dei trasporti possono svolgere un ruolo sicuramente anticiclico che può realizzarsi con gli investimenti nelle infrastrutture, che non sono necessariamente le grandi opere. Bisogna selezionare gli investimenti più urgenti e necessari per contribuire a mettere in atto una politica dei trasporti che da troppo tempo manca in Italia e che rappresenta un freno formidabile alla produttività complessiva del sistema paese.
Una politica dei trasporti richiede anche una capacità di promuovere interventi atti a semplificare e ad integrare un sistema che, per le sue inefficienze, produce pesanti costi diretti e indiretti e frena il sistema produttivo.
Il governo fino ad oggi si è dimenticato dei trasporti come sistema indispensabile alla crescita e si è limitato a sostenere altre liberalizzazioni, senza trarre alcun insegnamento dal clamoroso fallimento di queste scelte politiche in Italia e in Europa.
L'azione distruttiva che la mancanza di risorse e l'azione cieca sulle liberalizzazioni può produrre nel trasporto locale rappresenta l'esempio più evidente degli errori che si stanno commettendo.
Nella crisi la domanda di trasporto collettivo aumenta, di giorno in giorno, dato che il taglio dei redditi e l'aumento dei costi del carburante impediscono l'uso del mezzo privato. A questa domanda di trasporto bisognerebbe rispondere non solo per sostenere la coesione sociale, ma anche e prima di tutto per consentire a chi non ha più altre possibilità di spostarsi per lavoro.
Se si riconosce il valore economico e sociale del trasporto collettivo, la conseguenza di ciò non possono essere i tagli e la svendita delle aziende pubbliche.
Se c'è questo riconoscimento, bisogna investire nel trasporto pubblico collettivo che, se migliorato, riorganizzato e integrato, attraverso il sostegno ad un processo d'industrializzazione dell'intero settore, può svolgere una consistente azione anticiclica e contribuire, insieme alla crescita economica, al miglioramento della qualità ambientale.

La difficile iniziativa della Cgil
tra crisi e governo tecnico

di Fabrizio Solari, Segretario Nazionale Cgil

Quello che serve al Paese è la crescita, è investire sul sapere, è il risveglio del mercato interno, è il lavoro a partire dai giovani e dalle donne, è uno stato sociale moderno ed inclusivo, è la certezza di vivere in un Paese civile dove tutti fanno la loro parte, è la riscoperta dell'etica pubblica e della giustizia sociale.

La crisi dei partiti, l'ulteriore frantumazione della rappresentanza politica unita al riemergere in tutta Europa di vecchi e nuovi estremismi, l'oggettiva difficoltà a fare sintesi nella complessa situazione sociale sono il risultato della crisi più devastante degli ultimi decenni.
Una crisi con una natura profonda, destinata a cambiare per lungo tempo il rapporto tra le diverse aree del Mondo e ad incidere pesantemente sulle condizioni di vita e di lavoro di milioni di persone.
La globalizzazione e l'aumento del peso della finanza hanno reso meno aggredibile il capitale, più sfuggente anche rispetto al controllo esercitato dagli Stati sovrani e, quindi, sempre più indipendente rispetto alle scelte politiche dei singoli Paesi sino a divenire indifferente rispetto alla stessa democrazia. Dall'altro in Sud America, nell'Europa dell'Est, in Oriente si sono affacciati al mercato del lavoro centinaia di milioni di uomini e di donne che offrono il loro lavoro ad un costo non comparabile con quello dell'Occidente sviluppato.
Volendo ancora per una volta ricorrere alle categorie del pensiero marxiano si potrebbe in sintesi affermare che è mutato, a sfavore del lavoro, quell'equilibrio che in Europa aveva costruito il contratto sociale basato sul welfare che, non a caso, è oggi sotto attacco in tutto il Continente.
Il peggioramento delle condizioni di lavoro nel nostro Paese, il disagio dei giovani, l'arrancare dello stato sociale e le crescenti difficoltà dei più deboli dipendono certamente da questi fattori di fondo, e sono aggravati dalle scelte dell'Unione Europea che, sotto la guida della destra politica che ha nella Merkel il suo campione più intransigente, ha imposto una ricetta neoliberista e monetarista che affama i più deboli senza occuparsi del vincolo della crescita.

Infine, negli anni recenti, ha prevalso nel nostro Paese, fino al compimento del disastro, una linea negazionista rispetto alla crisi. Chi non ricorda il nostro vecchio premier e il suo ministro dell'economia che quotidianamente si esercitavano nello spiegare che il peggio era alle spalle e che in ogni modo gli altri stavano peggio di noi.
Tutto questo nonostante le turbolenze finanziarie fossero già in atto, nonostante la pesante recessione della nostra economia fosse già consumata ed in presenza di un debito pubblico vicino ai 2000 miliardi di euro che, di per sé, già significava una consistente cessione di sovranità del nostro Paese rispetto ai mercati finanziari.
Tutto questo ha reso possibile il "Governo dei Tecnici" che, in nome dell'emergenza e svincolato del rapporto con l'elettorato, ha potuto compiere scelte politiche dolorose quanto inique.
Nessun intervento vero verso quella parte del Paese che si è arricchita, poco o nulla è stato chiesto a quel 10% delle famiglie italiane che possiede oltre il 45% della ricchezza, molto invece al lavoro, ai pensionati, ai giovani, ai cittadini.
L'intervento sulle pensioni contiene un tasso di iniquità (oltre ad alcuni errori macroscopici) che non ci permette di

dichiarare chiusa la partita. L'intervento sul mercato del lavoro, ivi compreso l'attacco all'articolo 18, appaiono largamente strumentali e, alla prova dei testi, sideralmente lontani dai principi di riforma che postulava.
Sulle liberalizzazioni non si è andati molto oltre la propaganda e con un accanimento verso i servizi erogati a livello territoriale degno di miglior causa. Si è teorizzata l'inutilità del confronto con le parti sociali, salvo poi chinarsi di fronte all'agitarsi delle lobby.
La lotta all'evasione ed all'elusione fiscale sembra più dichiarata che praticata, non s'intaccano i privilegi di pochi, si punta sui diritti descritti come un lusso non più sostenibile.
Il tributo pagato in questo modo ai mercati finanziari ha forse allo stato evitato il fallimento, ma gli italiani, l'economia del paese, i giovani, sono allo stremo.
La CGIL si è battuta e si batte contro questa deriva. Quello che serve al Paese è la crescita, è investire sul sapere, è il risveglio del mercato interno, è il lavoro a partire dai giovani e dalle donne, è uno stato sociale moderno ed inclusivo, che combatte gli sprechi, ma non si nega di fronte ai bisogni, è la certezza di vivere in un Paese civile dove tutti fanno la loro parte, è la riscoperta dell'etica pubblica e della giustizia sociale. Serve una politica industriale, visto che il mercato non appare in grado di autoregolarsi per rispondere ai bisogni collettivi; servono risorse, che occorre sottrarre alla rendita finanziaria per destinarle alla crescita.
Non è facile, non lo sarà per chiunque sia chiamato a governare il Paese. L'azione della CGIL deve continuare a misurarsi con

l'esigenza di rispondere alle domande quotidiane dei giovani, delle donne, dei pensionati e dei lavoratori, senza mai cedere al qualunquismo, senza ingrossare le fila dell' "antipolitica", senza dare per perso nessun obiettivo. Ma deve anche essere in grado di costruire il futuro, di favorire le soluzioni politiche che vogliano misurarsi con il necessario cambio di passo nell'affrontare la crisi.
L'esito delle elezioni francesi è un fatto positivo, la dimensione straordinaria e la profondità della crisi hanno bisogno di una risposta a livello europeo. È essenziale che il nostro Paese si batta per una politica europea più attenta alla crescita, più rispettosa dei bisogni dei popoli rispetto alle esigenze dei mercati finanziari.
Non c'è soluzione credibile fuori da un contesto di azione politica e di governo di questo livello; pensare di risolvere tutto semplicemente inasprendo lo scontro sociale nel nostro Paese è pura astrazione.
Il senso dello stare in campo della CGIL è tutto qui, mantenere un saldo legame con i più deboli, non lasciare nessuno per strada, battersi per modificare le scelte sbagliate ed insieme lavorare per una soluzione politica che offra uno sbocco alla crisi nel quale non sia necessario il massacro dei diritti e il peggioramento delle condizioni di vita e di lavoro.
In questo scenario occorre continuare a lavorare, ricercando tutte le convergenze possibili e le occasioni di unità, l'unità tra di noi e anche oltre i nostri confini.
È un compito non banale, l'esito stesso non dipende solo da noi, ma è necessario certamente che non venga mai meno il nostro impegno.

La sinistra al lavoro per costruire una rinnovata identità europea

di Antonio Panzeri, Europarlamentare europeo

Molte cose stanno cambiando in Europa e in Italia. La vittoria di Hollande in Francia riapre i termini del dibattito europeo attorno alla crisi economica e alle proposte per fare fronte ad essa.
E c'è da augurarsi che questo avvenga al più presto. Quello che è successo in questi ultimi tempi è chiaro: si è rotto un ordine europeo e mondiale. La crisi, e al tempo stesso la potenza e la ferocia distruttiva della macchina finanziaria senza limiti che sconvolge il mondo, comprese le vite delle persone, è impressionante. Magari si esagera nel descrivere le cose ma, inevitabilmente, la mente corre agli anni '30. L'analogia è evidente. Quella crisi e quel passaggio videro una doppia soluzione: da un lato, il compromesso democratico e il grande patto sociale con Roosevelt in America e la socialdemocrazia in Europa; dall'altro, le realtà autoritarie del fascismo e del nazismo e la guerra. La storia non si ripete mai in modo identico, ma non svegliamoci in ritardo. Il voto in Grecia ne è una testimonianza.
La crisi della politica è gravissima, è reale ma viene da questo contesto. Dobbiamo stare attenti alla risposta che diamo, sia sul piano nazionale sia su quello europeo. In Italia la fase di transizione aperta ci porterà alle elezioni del 2013. È del tutto evidente che la nostra azione deve contribuire, nella fase attuale, al successo del governo tecnico nel contrasto alla crisi e nella predisposizione di una linea di sviluppo e crescita, ma deve anche preparare le elezioni del 2013. Ciò significa mettere in campo una proposta politica in grado di rappresentare un'alternativa capace di rispondere alle aspettative ed esigenze presenti in larga parte della popolazione e di ridare slancio alla politica, oggi messa a dura prova da un generale sentimento di sfiducia.

Occorre un forte pensiero riformista per ridare all'Unione Europea nuova forza politica ed economica.

Del resto i radicali cambiamenti nell'assetto economico e geopolitico di cui siamo testimoni dovrebbero rafforzare in noi la convinzione che, in questo momento, l'Unione Europea deve avanzare unita, altrimenti rischia la frammentazione.
L'Europa deve trasformarsi oppure entrerà in una fase di declino. Stiamo vivendo un momento cruciale in cui possiamo serrare i ranghi o diventare insignificanti, e questo passaggio non è affatto semplice, anzi.
C'è stata una novità che oggi noi dovremmo cogliere politicamente in tutta la sua valenza, e riguarda l'intervento fatto nella campagna elettorale francese a favore di Sarkozy da parte della Cancelliera Merkel. È stata una grande novità: la partecipazione di un capo di governo alle elezioni politiche di un altro paese dell'UE. Questo mette in chiaro alcune cose. Innanzitutto che, in ogni elezione di un Paese dell'UE, la scelta decisiva riguarda la risposta alla crisi economica in atto e che tale risposta ha un'imprescindibile dimensione europea, che sovrasta per importanza le risposte che pure devono essere date sul piano nazionale.
In secondo luogo, la destra sta fornendo la propria risposta, costruita intorno all'asse Merkel Sarkozy, che parte dalla convinzione che l'annuncio della riduzione del debito e di riforme strutturali - particolarmente del mercato del lavoro e dei sistemi pensionistici - sarebbero in grado di far ripartire l'economia.
Io non so dire se la risposta arrivata con il Manifesto di Parigi sia stata direttamente provocata da questa iniziativa, senza dubbio ne sarà stata influenzata.
Questo rende ancora più esplicita la dimensione europea della posta in gioco. Trovo però importante che i Progressisti europei abbiano battuto un colpo a Parigi. Il documento non affronta certo tutti i problemi che la crisi pone, ma indica scelte più che sufficienti a definire una strategia nettamente alternativa a quella della destra per uscire dalla

crisi: con le proposte economiche avanzate, che partono dalla critica delle scelte di una politica di austerità generalizzata in tutta l'UE alla quale si contrappone l'idea di un coordinamento di politiche economiche differenziate; nella proposta di superamento dei meccanismi decisionali, che stanno menomando la democrazia, rafforzando il ruolo del Parlamento Europeo, dei Parlamenti nazionali e della Commissione Europea; con l'ipotesi molto importante che, per l'elezione del suo Presidente, i Progressisti europei designino un candidato comune.
Credo sia utile rilevare, tra l'altro, che anche le elezioni negli USA mostreranno inevitabilmente una netta contrapposizione non solo di strategie per uscire dalla crisi, ma anche di culture, modi di intendere la società e, bisogna dirlo quindi con molta forza, con buona pace di quanti sostengono che la contrapposizione fra destra e sinistra sia ormai tramontata.
Di qui l'importanza delle elezioni francesi, perché la vittoria di Hollande può riaprire oggettivamente il contesto delle politiche europee contro la crisi. Serve una rinnovata consapevolezza perché in realtà, in questi anni, noi abbiamo mostrato tutte le nostre difficoltà e le nostre debolezze a interpretare la fase politica europea.
A guardare bene, noi viviamo in una sorta di paradosso. Mentre tramonta l'illusione dogmatica dell'infallibilità del mercato, al centro del dibattito pubblico tornano idee fondamentali che sono proprie del nostro bagaglio politico e culturale. Anzitutto, la necessità che siano la politica e le istituzioni democratiche a regolare lo sviluppo economico, perché solo a queste condizioni lo sviluppo capitalistico si concilia con i principi della democrazia, della giustizia sociale, della tutela delle libertà fondamentali e dei diritti.
Si sta finalmente riscoprendo che non è il denaro che produce denaro, così come ha voluto far credere l'oligarchia finanziaria, ma è il lavoro che produce ricchezza e valore. Il mondo, l'Europa, usciranno dalla crisi profondamente trasformati e certamente siamo all'inizio di una fase della globalizzazione economica, nella quale dovranno avere un peso maggiore le esigenze dell'uguaglianza e della produzione umana.
Il paradosso sta nel fatto che, mentre ritornano a essere necessarie alcune idee, persino alcune di quelle che noi stessi avevamo dimenticato e sostenevamo con molta timidezza, considerandole ormai mode del passato, sembra che siamo noi più in difficoltà in questi anni. Gran parte del continente oggi è governato da una leadership conservatrice. Il declino della destra neoliberista si è tradotto, in molti paesi europei, a vantaggio di un'altra destra nazionalista, populista, talvolta apertamente reazionaria e razzista.
Ecco perché sono importanti gli appuntamenti elettorali che, dopo la Francia, ci saranno in Germania e in Italia. Il volto politico dell'Europa può cambiare. Ma ecco il punto, però: ciò che appare chiaro a tanti fuori dal nostro paese, qui da noi non è ancora chiaro. L'impegno di molti pare sia far nascere il moderatismo. Magari si criticano le scelte della Merkel e si ammette che le risposte devono essere europee. Ma quando si tratta di dire con quali forze, pur di non ammettere che i progressisti e la sinistra sono la forza principale per l'alternativa, si inventano sondaggi con partiti inesistenti o si continua a teorizzare che la situazione italiana è diversa da tutte le altre e richiede soluzioni particolari, dando prova di un inguaribile provincialismo.
Dunque l'atto di Parigi, pur con i suoi limiti, ci indica alcune cose da fare. La prima: si parte da Parigi e si deve essere coerenti anche a Roma. La seconda: rendersi consapevoli che quel documento non può essere inteso come una semplice dichiarazione elettorale, ma un'idea di proiezione futura che porti ad una vera e propria piattaforma dei progressisti europei e conduca a una vera e propria riflessione per far nascere un soggetto politico europeo che veda confluire democratici e socialisti, un soggetto dotato della sovranità necessaria.
È una sfida possibile da vincere, quella di riconsegnare ai progressisti la guida dei tre paesi principali dell'UE. La sfida che socialisti e democratici si trovano di fronte è senza dubbio impegnativa, ma ricca di opportunità se sapranno portare avanti un'opera di rinnovamento. Per tornare a essere forza di governo nella stagione politica che sta per aprirsi, non possiamo ritenere che sia sufficiente richiamarsi tout court agli schemi del passato.
La crisi che stiamo vivendo, infatti, se da un lato ripropone l'attualità di alcuni grandi temi, patrimonio delle forze socialiste e democratiche, dall'altro richiede nuovi approcci e strumenti per affrontarli.
Bisogna convincersi di due cose.
Innanzi tutto, che il primo tratto fondamentale che deve caratterizzare questo rinnovato progressismo è il rilancio dell'europeismo. Una strategia vincente non può prescindere da un pensiero riformista che faccia dell'Europa unita il proprio fulcro ridando all'UE nuova forza politica ed economica, e questo implica impegno, fantasia, forti trasferimenti di sovranità, trasgressione di conformismo e una testa cosmopolita che di solito noi professiamo, ma che di rado siamo in grado di osservare.

In secondo luogo, pur consapevoli che la sinistra europea sta uscendo da difficoltà e problemi, qualcuno dice da una sorta di letargo, e da un'evidente subordinazione culturale, è bene dire che non ci sono scorciatoie rispetto alla strada del suo rinnovamento culturale, politico e generazionale. A questo campo non ci sono alternative e prima ne acquisiremo definitivamente consapevolezza, meglio sarà per tutti.
La sinistra può farcela purché lavori con forza e determinazione da subito alla costruzione di questa rinnovata identità europea.

“L’idiota in politica”

di Nino Cortorillo, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Si apre uno spazio dato dal sommarsi delle crisi politiche di tutto il centro destra. Un voto in libera uscita, attratto da movimenti antagonisti ai partiti e privi di legami con la sinistra, che ipotizza una democrazia diretta a sovranità limitata, che sostituisce ai partiti social forum permanenti le cui sintesi sono nelle mani di un solo leader e che individua soluzioni che sono spesso la negazione del problema.

*“Per gli antichi greci idiota era colui che non aveva accesso alla dimensione universale, quello che viveva ancora nella caverna, o meglio, nella **sua** caverna. Secondo gli ateniesi, i più stupidi erano i loro vicini più prossimi, quelli che abitavano ai margini della **polis**”.*

L’antropologa francese Lynda Dematteo ha compiuto un viaggio durato qualche anno dentro la realtà della Lega come se fosse la popolazione di un’isola inesplorata.

Ne è uscito il libro “L’idiota in politica” che identifica un movimento ripiegato totalmente sulla propria identità. Vissuta come distanza dal resto del mondo. Sia esso un confine geografico o culturale.

In questi mesi, dopo aver capito la vera natura della politica di Berlusconi anche attraverso i fatti emersi dalla cronaca, altra cronaca svela l’altra faccia della Lega, un partito locale e razzista che era diventato, caso unico in Europa, il dominus del governo e di parte del paese.

Per comprendere l’Italia si deve necessariamente incrociare l’analisi alta dei fenomeni con la lettura della realtà che emerge nella cronaca. Negli Stati Uniti, e in molti altri paesi, i comportamenti individuali o delle leadership collettive non sono separabili dalla coerenza dei comportamenti assunti e delle decisioni sostenute. In Italia tutto si confonde e la cronaca è lo specchio del paese che ci trasmette materiale con cui decifrare l’esistente e i mutamenti reali.

Il fatto di ***cronaca*** è diventato un formidabile strumento di formazione del consenso.

Dopo Berlusconi e la Lega, la cronaca ha distrutto Formigoni, il ciellino che faceva penitenza nei resort. Una gestione della Regione Lombardia che, nascosta dietro la teoria della sussidiarietà economica, praticava quella dell’auto sussidiarietà attraverso l’appalto di interi pezzi del welfare e dell’economia a Comunione e Liberazione. Questi sono stati i tre motori sociali e ideologici che hanno fatto la politica del centro destra in Lombardia e nel paese. Il *forza leghismo* coniato da Ilvo Diamanti.

Ma quanto è avvenuto nella Lega, da dove nasce? Da comportamenti isolati, da un modello di partito intessuto di famiglie e correnti non dichiarate, dalla degenerazione nell’esercizio del potere, da un leader Bossi incapace ormai di capire cosa accade?

La fretta con cui la Lega, o la parte vincente, ha cercato di assolversi attraverso la pratica dell’epurazione ed espulsione condotta o con il tribunale di piazza o i processi sommari, non è sintomo di pulizia ma la pratica auto assolutoria di un partito-chiesa. Somiglia ai processi farsa staliniani ove i condannati si autoaccusavano innocenti, per il bene del comunismo. Oggi chi non si dimette viene espulso con la motivazione surreale che ***non si è dimesso***.

L’espulsione di Rosy Mauro, la vestale del tempio partito e famigliare per 20 anni, e di Belsito, un tesoriere forse anche lui ad insaputa di Bossi, ma che era stato sia sottosegretario del governo che vice presidente di Fincantieri, è avvenuta anche con la strepitosa motivazione che erano ***terùn***.

Quanta distanza da quella Lega che nasce dentro la trasformazione sociale ed economica delle aree periferiche del nord negli anni ’80! Periodo nel quale la micro e media impresa si allarga e la classe operaia si ritrova in queste realtà e non nelle grandi fabbriche che vanno scomparendo. La classe dipendente e la piccola impresa si sentono parte di una classe media pronta a difendere la ricchezza accumulata. La produzione si disperde e il territorio ridiventa il luogo ove si coagulano interessi, pulsioni, rancori, consensi. Gli anni in cui emerge Berlusconi, il primo imprenditore dell’economia immateriale e post industriale ideologo di una società dei consumi e dell’apparenza.

La DC era nata per essere il perno del rapporto tra stato e chiesa superandone la separazione post risorgimentale. La sinistra, nelle sue molte componenti, nasce per affrontare/eliminare/equilibrare il rapporto tra capitale e lavoro.

La Lega nasce divaricando il rapporto nord/sud e quello centro/periferia. Ha la forza di imporre al paese e sostituire, dopo 130 anni di storia d’Italia, alla questione meridionale una sconosciuta questione settentrionale.

Il soggetto motore è il partito. Il luogo è il territorio di ogni comunità. All’inizio non è la Padania, mitizzata e inesistente quanto Atlantide, che è inventata nel momento in cui si devono sciogliere le leghe regionali e serve un nuovo contenitore che rappresenti il nord geografico e politico. Il territorio è esattamente lo spazio entro cui situare la propria identità ed il proprio consenso. Sfuggente perché non derivante da alcun fatto storico e culturale unificante. Uno spazio a fisarmonica e funzionale alle sue scelte contingenti e tattiche. La matrice non è quella di un movimento federalista. Sfrutta la crisi dei partiti e ne occupa lo spazio vuoto. È, come Berlusconi, il soggetto che non crea la crisi della prima repubblica, ma ne diviene l’alternativa. Occupando, però, lo spazio elettorale e gli umori populisti che la DC ammorbidiva dentro l’anticomunismo.

Crea nuove antitesi: nord/sud, statale/privato, società civile/ sistema dei partiti, territorio/resto del mondo, che sono estranee alla politica precedente. Contro il ruolo pubblico statale, ma feroci nell'occupare ogni azienda locale (e quando al governo quelle nazionali), contro i partiti storici ma formandone uno privo di regole democratiche. Il Pci aveva reso la classe operaia un soggetto politico che, attraverso un processo di inclusione, diventava istituzionale; la Lega mantiene viva la sua separatezza anche quando governa il paese. Partito di lotta e di governo è l'ambiguità di chi ha fondato un movimento senza riconoscersi nella storia del paese, ma come portatore di una rottura permanente. Ha plasmato le spinte populiste e reazionarie esistenti nei territori e ha dato una prospettiva fatta di parole tra loro intercambiabili quali federalismo, secessione, devolution, autonomia, indipendenza. Come tasti da modulare a secondo dello scontro in atto nel paese e dei toni da usare.

Ho sempre giudicato priva di significato la mitizzazione della Lega come un sindacato del territorio. Spesso la sinistra nelle roccaforti leghiste ha, invece, subìto come una sindrome di Stoccolma. Scimmiottando un iperleghismo tattico e dimostrando un'assenza di analisi dei processi sociali.

In realtà la Lega soggetto partito è la dimostrazione di come immagina il mondo. Le sue regole interne sono la realizzazione di come si è. La Lega è un partito autoritario e identitario. Autoritario perché il dissidio non è ammesso e perché per anni decide solo Bossi. Il capo è il fondatore della nuova religione. Non sono ammesse critiche al messia perché si svelerebbe la stessa natura del partito. Per questa ragione e peccato originario può accadere che il figlio, incapace anche solo di diplomarsi, sia immaginato come nelle dinastie coreane come il successore. La Lega è un partito-movimento matrioska; racchiude a sua immagine, o clona, sindacato, organizzazione giovanile e femminile, parlamento, colori, riti simbolici, campionati mondiali di calcio, giri ciclistici, banca e finanziaria, guardie semi armate, giornale e radio. Tutto padano. Tanti contenitori che non servono a cercare nuovi consensi, ma a rinchiudere la vita dei propri aderenti dando loro l'illusione di essere dentro una Padania in provetta. L'insieme di questi contenitori, l'ideologia che leggiamo, la vita che si esprime è la società padana realizzata. Questo non è federalismo né un nuovo modo di far politica. Siamo dentro un modello sociale e valoriale che è univoco e assoluto. Se il mondo di Berlusconi è fatto di sogni con sempre un lieto fine, quello della Lega è una regressione arcaica ad una società priva di dialettica e pluralità. In cui la contrapposizione amico/nemico, verità/menzogna, muove ogni scelta e dimensione.

Nonostante tutto questo, se un'intera fase politica è stata dominata da una questione settentrionale e dalla inesistente padania, dobbiamo chiederci come sia stato possibile. Perché, dopo che per decenni la politica aveva costruito il suo consenso nazionale anche attorno alla questione meridionale, in pochi anni il tema è sparito, espunto dal dibattito? Ritengo che la Lega, anche inconsapevolmente, abbia percepito la fine di un'epoca che non era tanto della prima repubblica, ma dell'impossibilità dello stato centrale di soddisfare, attraverso il suo debito, la somma di tutte le esigenze e richieste nazionali e locali. È contro la corruzione che dissipa le risorse.

Contro il trasferimento di ricchezza dal nord al sud attraverso il fisco. La ricchezza nazionale, in gran parte famigliare e immobiliare, si è costruita attorno agli anni '80. Coesisteva insieme ad un'evasione fiscale senza eguali in Europa. Nel contempo, nel sud si spegneva ogni speranza di superare il gap col resto del paese. Iniziava la fase di chiusura di molte industrie, quasi sempre pubbliche o a capitali non locali, permaneva una natura clientelare e parassitaria dei processi economici e civili, si estendeva la presenza di una criminalità senza eguali in Europa. Il fenomeno associato di emigrazione e industrializzazione aveva ridotto nel dopoguerra la differenza nord/sud, ma dagli anni '80 si entra in una stasi senza che il paese, ma nemmeno la sinistra, sia stata in grado di produrre un progetto credibile.

Ancora oggi ci si deve chiedere quale follia abbia indotto la sinistra ad accogliere una proposta che, anziché lavoro vero, ha portato a quella invenzione dei cosiddetti lavori socialmente utili. Alle molte risorse non è quasi mai conseguita la capacità politica di indirizzare la spesa. Se agli investimenti si sono preferite le mille spese clientelari, non è certo responsabilità d'altri. Così come si sono, spesso in modo tragico, spente le speranze delle tante primavere locali.

L'idiozia politica della Lega è consistita nel ricercare contro il sud, contro gli immigrati e contro ogni luogo decisionale esterno al proprio territorio (Roma, l'Europa, la Cina, la globalizzazione), la soluzione di ogni problema. La rottura egoistica è quindi sintomo degli errori del paese. Al nord come al sud. La sconfitta della Lega, prima che dallo svelamento di cosa era diventata, sta nel debito pubblico che negli anni in cui ha governato è cresciuto. Sta nella crisi che ha paralizzato il paese, al nord e al sud, portandolo in piena recessione.

La sconfitta della Lega, che non significa affatto la sua fine, è data dal fallimento sia della forma partito-stato creata sia delle soluzioni economiche e istituzionali offerte al paese in questi anni.

La Lega nell'opposizione al Governo Monti ha ricercato un'identità ed una verginità perduta. La crisi della destra, ma si potrebbe dire in altri anni della sinistra, è evidente da questo ricerca spasmodica dello spirito originario e fondativo. Di un tempo privo del peccato. Ma nella storia, come nella vita, non si può ritornare indietro. E gli errori, come i cambiamenti, portano su altre vie. Lega e Centro destra sono destinati, però, a riallearsi. Almeno sinché Berlusconi e Bossi saranno i dominus del centro destra. Si apre, di fatto, uno spazio dato dal sommarsi delle crisi politiche di tutto il centro destra. Un voto in libera uscita. Attratto da movimenti antagonisti ai partiti e privi di legami con la sinistra. Che ipotizza una democrazia diretta a sovranità limitata. Che sostituisce ai partiti social forum permanenti le cui sintesi sono nelle mani di un solo leader. Che individua soluzioni che sono spesso la negazione del problema. Un paese ingovernato che rischia di essere in bilico tra la Grecia e la Francia.

Ad una sinistra riformatrice si deve domandare di rispondere alla crisi di questa forma partito. Si deve domandare di avere al centro non questioni meridionali o settentrionali, ma nazionali. Perché il campo di gioco del nostro futuro non sta nella suddivisione delle risorse esistenti. Né nei territori dentro cui rinchiuderci. Siano essi fisici o creati dalla moderna rete.

L'intervista Lucia De Cesaris

Assessore all'Urbanistica e all'Edilizia privata del Comune di Milano

Ada Lucia De Cesaris, 52 anni, sposata con 3 figli. Vive e lavora a Milano dove svolge l'attività professionale di avvocato e di consulente di diritto amministrativo in numerosi campi: ambiente, energia, appalti, urbanistica, servizi pubblici, pubblico impiego. È presidente del Comitato dei Garanti del Comune di Milano. Già docente presso l'Università degli Studi dell'Insubria, ha svolto attività di ricerca per università ed enti di rilevanza nazionale e regionale in materia di ambiente ed energia.
Svolge inoltre attività di consulenza per enti e numerose amministrazioni pubbliche oltre che per importanti associazioni industriali. È docente in corsi di formazione per operatori nei settori attinenti l'urbanistica, la normativa ambientale, la sicurezza sul lavoro, gli appalti di servizi, opere, forniture e lavori pubblici nonché la questione e l'affidamento dei servizi pubblici. È autrice di molti studi e scritti nelle materie di sua competenza. È membro del Comitato Scientifico della Rivista Giuridica dell'Ambiente.
Da giugno 2011 è Assessore nella giunta del Comune di Milano con le seguenti competenze e deleghe: definizione delle politiche di pianificazione e sviluppo del territorio; monitoraggio e controllo dell'attuazione dei piani urbanistici.

Expo 2015 è sicuramente una formidabile occasione di rilancio per Milano, ma è molto altro. Grazie ad Expo 2015 si potrà vincere, o perdere, una sfida che ha molti volti: ambiente, sostenibilità, energia. Li vuole declinare?

Una Smart City, una città sostenibile e intelligente: questa è la grande eredità che Expo Milano 2015 lascerà alla città. In parallelo alla realizzazione del sito dell'Esposizione Universale, che sarà un vero e proprio nuovo quartiere-modello all'avanguardia sul fronte delle tecnologie e della sostenibilità, attraverso il programma City Operations, Milano si preparerà per arrivare all'appuntamento con un volto nuovo su fronti strategici quali la mobilità sostenibile, la riduzione del traffico, le energie alternative, la gestione delle folle, il controllo dei rifiuti, l'interconnessione digitale (dalla banda larga al wifi libero). l'aumento delle aree verdi. Insomma, una città più aperta e vivibile per tutti: per i milanesi e per chi arriva da fuori per studio, affari o turismo. Va in questa direzione la riqualificazione della Darsena e delle Vie d'Acqua, storico fiore all'occhiello della Milano del passato, che, proprio grazie ad Expo 2015 Spa, è già stata avviata con la parallela progettazione e realizzazione di chilometri di piste ciclabili. Molto altro è in cantiere. Milano Smart City, con un suo modello urbanistico innovativo, di nuovo competitiva rispetto alle principali città europee e mondiali è una sfida certo difficile in tempi di crisi economica. Ma lavorando tutti insieme, sono sicura, potremo vincerla.

Il PGT è sicuramente una delle grandi sfide di questa amministrazione. Non solo è un importante strumento amministrativo, ma è il Piano attraverso il quale sarà disegnata la città del futuro. Cosa è cambiato negli ultimi mesi? Se dovesse raccontare la città del futuro, come la descriverebbe?

È cambiato l'approccio dell'Amministrazione. Il Pgt è stato modificato a partire dalle osservazioni presentate dai cittadini e sulla base di una nuova e importante considerazione: la città è un bene comune. Da questo assunto deve partire il rilancio dello sviluppo civile, economico, sociale e ambientale di Milano. Il Pgt modificato tiene conto della difficile situazione del mercato, vuole rispondere alle reali esigenze dell'abitare e intende porre rimedio a numerose ferite da tempo aperte nel corpo della città, infine reca risposta ai referendum locali dello scorso giugno. La trasformazione e lo sviluppo urbano sono espressione di una concezione alta della regia pubblica: non ideologica, non di parte, ma realistica e perciò sobria, ispirata unicamente al conseguimento dell'interesse generale della comunità. Una regia capace di

generare e di condividere una visione moderna e aperta della città e, nel contempo, di confrontarsi con i mutamenti già in corso e con le istanze più urgenti, sia di piccola che di grande scala. La Milano dei prossimi anni sarà più sostenibile. Le priorità saranno l'edilizia sociale (20mila alloggi da costruire), i servizi, la rigenerazione degli edifici esistenti, l'efficienza energetica degli edifici, una nuova grande rete di parchi.

Le periferie sono state uno dei grandi temi della campagna elettorale di Pisapia. Milano è una città da leggere in chiave metropolitana e regionale, i confini della città non sono visibili come per altre capitali europee, questo ridescrive la stessa idea di "periferia". Che cos'è per lei la periferia di Milano ed a quali interventi pensate?

Le periferie milanesi sono state trascurate molto in passato. Questa Amministrazione si sta impegnando per far rinascere tutti i quartieri milanesi. Dal punto di vista urbanistico stiamo lavorando innanzitutto per mettere in sicurezza le aree abbandonate e degradate. Stiamo finalmente affrontando numerose situazioni bloccate da anni sulle quali spesso i cittadini e i comitati di zona chiedono di poter realizzare progetti validi, che mirano anche alla valorizzazione di aree verdi abbandonate.
Anche l'assessorato al decentramento sta portando avanti diverse iniziative per la riqualificazione delle periferie sia dal punto di vista dei servizi civici (come le biblioteche e i centri di aggregazione), sia dal punto di vista amministrativo: i Consigli di Zona sono dotati di maggiori poteri e autonomia finanziaria in modo tale da poter direttamente scegliere in quali ambiti intervenire. Importante è inoltre l'impegno previsto dall'assessorato alla casa per la riqualificazione dei quartieri di edilizia popolare.

Il PGT non riguarda unicamente gli spazi urbanistici, ma anche le infrastrutture della mobilità di merci e persone. Le infrastrutture dei trasporti sono una delle più importanti leve di qualità e sviluppo economico di un territorio. Può descriverci i principali progetti in campo e come il PGT risponderà alle nuove esigenze della città?

Il Pgt modificato ha l'obiettivo di ridurre il traffico automobilistico, rilanciando la mobilità ciclabile, ma soprattutto rafforzando la rete del trasporto pubblico. Il traffico veicolare indotto dalle nuove trasformazioni urbanistiche è ridotto grazie alla diminuzione delle volumetrie e limitando la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici e privati in aree accessibili e centrali, in coerenza con l'istituzione dell'Area C.

Milano, dopo aver utilizzato le dismesse aree industriali, spesso a soli fini residenziali e commerciali, ha ancora vaste aree ex ferroviarie sulle quali vanno assunte decisioni. Le stazioni di Milano Centrale e Garibaldi sono sature e nel futuro il trasporto pendolare verso Milano sarà senza spazi di ampliamento. Sesto, Rogoredo, Farini sono aree vastissime che non prevedono un uso a fini ferroviari o di accesso e transito nella città. A che punto è la valutazione della Giunta?

Per gli scali abbiamo ritenuto di riprendere l'accordo di programma avviato e poi abbandonato dalla precedente amministrazione. Questo strumento ci permetterà, infatti, di combinare le esigenze di trasformazione con il ritorno in infrastrutture. Per queste aree bisognerà pensare ad un progetto esteso di infrastrutturazione e riprogettazione, un progetto che vogliamo condividere con la città.

La Sua biografia ci dice di un suo impegno nel movimento "Se non ora quando", la coincidenza storica tra cambio di governo e movimento di genere non pensiamo sia casuale. Secondo Lei, come il movimento ha condizionato il cambio di fase politica del Paese?

Il movimento delle donne è portatore di proposte nuove per le modalità e il contenuto della politica. Sono state le donne le prime a scendere in piazza per rifiutare la deriva morale di una certa modalità di governare, chiedendo con forza che si tornasse a porre attenzione ai problemi reali del paese.

Un processo *in fase di accelerazione*

di Alessandro Rocchi, Segretario Nazionale Filt-Cgil

Un nuovo scenario si apre per il trasporto ferroviario con il "decreto liberalizzazioni", tra gestione del servizio, nuovi affidamenti e tutela del lavoro.

Il "decreto liberalizzazioni" ha ridotto da 12 a 6 anni la durata massima degli affidamenti in atto tra Trenitalia e Regioni a statuto ordinario.
Lo stesso decreto ha abrogato la norma, inserita dal Parlamento solo nel settembre 2011, sull'obbligo per le imprese ferroviarie di applicare uno dei CCNL di riferimento del settore.
In marzo, inoltre, la Conferenza Stato-Regioni ha definito il volume delle risorse finanziarie complessive che l'amministrazione centrale trasferirà nel corso del 2012 alle amministrazioni regionali per la copertura dei contratti di servizio per l'intero sistema del trasporto locale (ferro, gomma ed altre modalità).
In aprile, infine, la stessa Conferenza ha convenuto lo schema del DPCM, che sarà pubblicato a giorni in Gazzetta Ufficiale e completerà il quadro regolatorio disegnato dal "decreto liberalizzazioni", relativo alle procedure preliminari, oggi diventate obbligatorie per le amministrazioni locali titolari della funzione di stazione appaltante, da svolgere prima dell'attivazione del percorso concorsuale ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio in esclusiva.
A questo punto lo scenario normativo e finanziario rende disponibili altri elementi di valutazione che rafforzano, anziché fugare, le critiche mosse dal Sindacato al "decreto liberalizzazioni" fin dalla sua prima versione, sotto forma di decreto legge, trasmessa dal Governo al Parlamento in dicembre.

La durata degli attuali affidamenti

In tutte le Regioni a statuto ordinario, con l'eccezione, per motivi diversi, di Lombardia, Piemonte ed Emilia Romagna, Trenitalia ha in atto contratti di servizio stipulati con ognuna delle rispettive amministrazioni nel corso della prima metà del 2009 e la cui durata avrebbe dovuto essere, a decorrere dal 2008, di 6 anni prorogabili di ulteriori 6.
Le eccezioni appena citate non modificano però, a parte l'Emilia Romagna (caso che si descrive in seguito), la durata dei contratti di servizio di Trenitalia in atto che pertanto, alla luce delle nuove norme introdotte dalla legislazione nazionale, anticipano in tutte le altre Regioni la loro scadenza dal 2019 al 2013.

Le nuove modalità per gli affidamenti

Il "decreto liberalizzazioni" non ammette per il trasporto ferroviario regionale alcuna eccezione alla procedura di gara ad evidenza pubblica, a differenza dell'insieme del trasporto locale. Impone però, come per il resto del trasporto locale, la procedura preliminare a carico delle Regioni nei confronti dell'Autorità Antitrust (il cui parere, peraltro, non risulta vincolante alla luce dell'attuale norma legislativa) per motivare la decisione dell'amministrazione regionale di procedere ad una gara per l'affidamento del servizio in esclusiva ad un unico soggetto (cosiddetta "concorrenza per il mercato"), nonché, qualora il soggetto risultato aggiudicatario abbia partecipato alla gara in ATI, in consorzio o in altre forme di coalizione con uno o più soggetti distinti, la trasformazione in un soggetto giuridico unico.
Inoltre, sono demandati alle Regioni i seguenti compiti: la perimetrazione dei bacini di traffico da mettere a gara, i relativi livelli quantitativi e qualitativi del servizio, la regolazione dei sistemi tariffari, gli eventuali obblighi inerenti l'adeguamento del parco rotabili, i livelli di risorse finanziarie da porre a base d'asta, i criteri di aggiudicazione. Questi ultimi da definire secondo un mix di fattori ispirati alla cosiddetta "offerta economicamente più vantaggiosa", cioè ribasso sulla base d'asta ed elementi qualitativi ed industriali il cui peso relativo va valutato secondo le tarature e le parametrazioni preliminarmente previste dalla stazione appaltante per la selezione dei soggetti partecipanti alla gara.
Infine, stavolta a differenza del resto del trasporto locale, il "decreto liberalizzazioni" introduce competenze specifiche della costituenda Autorità dei trasporti su particolari servizi di trasporto ferroviario, quali quelli nelle aree metropolitane e nei collegamenti tra città ed aeroporti.
Le nuove norme sulle modalità per l'affidamento della gestione dei servizi, oggi più complesse di ieri, mettono in campo altri soggetti nella vigilanza sulle procedure, peraltro con evidenti incertezze giudiriche sulle rispettive prerogative; risultano indebolite, anziché, come servirebbe, rafforzate, le competenze di programmazione e pianificazione delle Regioni.

Risorse sempre più scarse

L'accordo dello scorso marzo tra Stato e Regioni fissa per il 2012 un quantitativo di risorse finanziarie da trasferire all'insieme del trasporto locale sostanzialmente analogo all'anno 2011.
In pratica, quindi, anche per l'anno 2012 risulterebbero destinate dallo Stato alle Regioni risorse finanziarie tagliate del 10% rispetto al 2010. Più precisamente, intorno al 5% per Trenitalia e al 13% per il resto del trasporto pubblico locale.
Ma, se questi dati corrispondessero alla realtà, non si spiegherebbero le difficoltà crescenti registrate già da fine 2010 in alcune Regioni, le prime già drammatiche situazioni determinatesi in alcune aziende, sia pubbliche che private, di trasporto locale, la riduzione dei servizi locali ferroviari ovunque, il generalizzato incremento delle tariffe già applicato nel 2011 e programmato per il 2012.
La riduzione reale dei trasferimenti effettivamente erogati alle aziende del settore è però ben maggiore, stimabile su base nazionale intorno al doppio dei valori appena descritti, con Regioni che raggiungono anche valori tripli: sotto la pressione dei tagli ai trasferimenti provenienti dallo Stato complessivamente operati a partire dal 2010, Regioni ed Enti locali non destinano al trasporto locale, Trenitalia compresa, tutte le risorse finanziarie che a tale titolo ricevono dallo Stato.
Peraltro, anche i flussi risultano incerti. La Conferenza delle Regioni considera tuttora non saldati dallo Stato almeno il 10% dei trasferimenti previsti per il 2011; non risulta ancora trasferito nulla per il 2012; non sono ancora definite le modalità attuative della fiscalizzazione prevista per il 2013, che dovrebbe sostituire il meccanismo di trasferimento per un importo complessivo che, al momento, è a sua volta ipotizzato sui livelli del 2012.
Livelli in ogni caso insufficienti: diversi studi stimano, infatti, che attuando interventi di efficientamento del servizio, di integrazione modale e delle reti e di riassetto industriale delle imprese del settore, il mantenimento di un adeguato livello quantitativo dell'offerta richiederebbe, pur ipotizzando incrementi tariffari medi dell'ordine del 20%, almeno il 20% in più di risorse in conto esercizio e, per avviare un visibile intervento sui livelli qualitativi del servizio, almeno un 30% in più in conto investimenti.

Nuovi affidamenti e tutela del lavoro

Il "decreto liberalizzazioni" ha cancellato l'obbligo per le imprese ferroviarie di applicare uno dei CCNL di riferimento del settore. In generale, il nuovo quadro legislativo che regola la liberalizzazione dell'insieme del trasporto locale ha indebolito le tutele per il lavoro sul piano contrattuale e sul piano occupazionale.
Nell'attuare ciò, per quanto di loro competenza, anche le legislazioni regionali abbasseranno i livelli di tutela e più basse saranno conseguentemente le clausole sociali contenute nei bandi.
Quanto descritto sulle nuove modalità per gli affidamenti, con tutte le possibili variabili, con la carenza di risorse, forma una miscela pericolosa per il lavoro, che rischia di diventare il fattore determinante sul quale, in molte situazioni, si giocherà la competizione: altro che rilancio del settore in termini di quantità e qualità del servizio!
Priva di un'adeguata tutela di origine legislativa, in questo quadro la sola contrattazione collettiva difficilmente può governare processi di ristrutturazione e di riassetto di tale portata, come ci dimostrano le gigantesche difficoltà vissute dalla vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità e le complesse situazioni che la contrattazione collettiva si trova ad affrontare dove sono in atto i pur necessari percorsi di aggregazione e fusione di azienda.
Il tema delle "clausole sociali" è invece addirittura regredito rispetto a qualche anno fa nel dibattito sulla liberalizzazione del settore. Per questo va riproposto con forza e determinazione, attraverso la "vertenza trasporti", con la quale Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti hanno chiamato in causa le responsabilità di Governo, Parlamento, Regioni ed Enti locali.
Né, in questo quadro, la risposta può essere offerta da un pur indispensabile adeguamento degli ammortizzatori sociali.

Due banchi di prova

È assai probabile che l'Emilia Romagna sia la prima Regione ad attivare le procedure di gara sul trasporto ferroviario locale adottando il nuovo quadro normativo, considerando che la gestione del servizio attualmente affidata all'ATI costituita da Trenitalia e FER è già in regime di proroga da un anno.
Nel corso della seconda metà di quest'anno, la procedura dovrebbe concludersi, con l'affidamento in esclusiva di un bacino unico regionale, la cui durata si dovrebbe attestare sul massimo consentito dalla legislazione comunitaria e nazionale (15 anni prorogabili fino a 22 e mezzo) e che dovrebbe prevedere il pressoché completo ricambio del parco rotabili già nel primo triennio di esercizio.
D'altra parte, in questa Regione è in corso da circa 3 anni il processo di aggregazione delle aziende pubbliche del trasporto locale e l'impresa ferroviaria di proprietà della Regione (FER) è stata il veicolo aggregante del processo, cosicché, attualmente, è presente nella compagine proprietaria di entrambe le aggregazioni costituite dalle aziende pubbliche del trasporto locale (una in Emilia e l'altra in Romagna).
La durata dell'affidamento del servizio ferroviario, l'impegno in investimenti e le caratteristiche industriali ed organizzative richieste all'aggiudicatario nella possibile integrazione societaria successiva dei servizi su gomma e su ferro, fanno presumere che la partecipazione alla gara vedrà in campo i principali soggetti internazionali, con coalizioni ed alleanze tra alcuni di essi. Nel caso in cui l'aggiudicatario abbia concorso in alleanza con altri, sarà previsto l'obbligo di costituire un soggetto societario unico prima della sottoscrizione con la Regione del contratto di servizio.
Vedremo nelle prossime settimane gli sviluppi di questa vicenda che, pur non essendo meccanicamente riproducibile in tutte le regioni, appare destinata a rappresentare un'esperienza guida per le altre gare regionali da svolgere entro il 2013.
In Lombardia, invece, la nascita di Trenord, primo caso in Italia di una nuova azienda costituita da due imprese ferroviarie pubbliche, è a sua volta un'altra esperienza guida.
È tale perché misura le capacità: della proprietà pubblica di scommettere sulla prospettiva, soprattutto nel momento in cui anche nel trasporto locale l'orientamento dominante sembra essere quello ideologico delle privatizzazioni; del management aziendale di progettare e realizzare un'efficace integrazione produttiva e la valorizzazione delle sinergie organizzative e finanziarie per incrementare quantità e qualità dell'offerta; del lavoro e della sua rappresentanza sindacale di contrattare il cambiamento per sostenere la prospettiva di questa nuova impresa pubblica.
È tale, inoltre, perché la stessa Trenord potrebbe concorrere alle gare in altre Regioni e perché, in ogni caso, ovunque Trenitalia dovesse partecipare alle gare in alleanza con altri soggetti (come, ad esempio, appare assai probabile in Emilia Romagna), l'aggiudicazione comporterà l'obbligo di costituire con questi un'apposita azienda e, quindi, di procedere al riassetto industriale e alla riorganizzazione del lavoro.
Due importanti banchi di prova, dunque, i cui sviluppi sembrano destinati ad incrociare le rispettive esperienze - oggi quelle in Trenord sul riassetto dell'impresa, fra qualche settimana in Emilia Romagna sulle procedure di gara - sia per le amministrazioni pubbliche che per aziende e Sindacato.

La nuova legge lombarda di riforma del Tpl

di Fulvia Colombini, Segretaria Cgil Lombardia

Un'opportunità da cogliere, a fronte della crescente domanda di mobilità collettiva in un territorio congestionato e densamente abitato. Ben sapendo che bisogna fronteggiare i pesanti tagli al trasporto pubblico locale ed il tentativo di agire sulle tariffe per reperire le risorse necessarie.

Nello scorso mese di marzo il Consiglio Regionale della Lombardia ha approvato all'unanimità la nuova legge di riforma del trasporto pubblico locale. L'unanimità del voto e il lungo percorso di confronto tra tutti i portatori di interesse, tra cui le Organizzazioni Sindacali, segnala il grande interesse per la materia della mobilità collettiva delle persone, tema che noi riteniamo uno degli assi portanti dello sviluppo sostenibile del territorio lombardo, tanto congestionato e densamente abitato. La Cgil lombarda insieme alla Filt ha partecipato a tutte le sessioni di confronto avanzando proprie proposte e valutazioni fino alla fase finale e facendosi promotrice di emendamenti al testo originario.

Nel febbraio 2012, durante le settimane cruciali di discussione della legge, abbiamo promosso un convegno pubblico, molto partecipato, nel quale ci siamo posti come interlocutori di tutti, Regione compresa, esercitando un importante protagonismo di idee e programmatico, rendendoci anche disponibili all'ascolto e alla ricerca di soluzioni condivise con gli altri.
I dati sull'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico segnalano una crescente domanda di mobilità collettiva, motivata sia dalle difficili condizioni ambientali che caratterizzano le aree metropolitane e il nostro territorio, sia dal continuo aumento dei prezzi del petrolio che rendono la mobilità individuale sempre più costosa.

È un dovere politico, istituzionale e sociale pensare al futuro sviluppando ed incentivando al massimo la rete del TPL; la legge recentemente approvata sembra andare in questa direzione, rimane la scommessa di vedere se gli obiettivi indicati troveranno positiva realizzazione.
Con la nuova legge la Regione Lombardia si pone all'avanguardia del Paese introducendo rilevanti novità rispetto alla normativa vigente. Vediamo in sintesi le parti più significative:

- **l'aggregazione dei bacini territoriali di trasporto su ambiti più vasti e la loro riduzione a 5, superando l'attuale frammentazione (oggi i bacini di trasporto sono 22); le maggiori dimensioni dei nuovi bacini potranno incoraggiare un meccanismo di aggregazione societaria tra le imprese o la formazione di reti di imprese pubbliche e private che possano superare l'attuale nanismo, da più parti considerato un ostacolo allo sviluppo e alla gestione razionale della rete;**
- **la costituzione di Agenzie di Gestione dei bacini, 5 per tutto il territorio regionale in corrispondenza dell'aggregazione territoriale sopra descritta. Le Agenzie saranno partecipate dagli enti locali, Province e Comuni, che saranno obbligati a mettere in pratica politiche territoriali più associate per la programmazione e la gestione del TPL. Diventerà cruciale la capacità dei vari attori del sistema di dare attuazione ad un modello di "governance del TPL" che la legge prevede sulla carta. Alle sessioni dei Consigli di Amministrazione delle Agenzie parteciperanno le associazioni dei consumatori, tra cui la nostra Federconsumatori Lombardia che siede anche al tavolo regionale e che, a sua volta, si è fatta promotrice di emendamenti alla legge;**
- **l'introduzione del tema dei costi standard quale criterio, insieme ai fabbisogni di mobilità, per l'attribuzione delle risorse che pone sfide anche a noi in termini di ricerca di soluzioni per migliorare la produttività e la competitività delle imprese, senza penalizzare il lavoro e i diritti;**
- **l'istituzione ufficiale della Conferenza regionale del trasporto Pubblico locale**

in qualità di interlocutore unico della Giunta, nella quale siedono le Organizzazioni sindacali confederali e di categoria, oltre a tutti gli altri portatori di interesse - aziende pubbliche e private, associazioni imprenditoriali, Province e Comuni capoluogo, associazioni dei consumatori e dei pendolari;

- **l'emanazione di un regolamento, successivo all'approvazione della legge, per stabilire i criteri della tariffazione e delle agevolazioni. Ai fini dell'emanazione del regolamento è prevista la consultazione della Conferenza regionale per il Trasporto Pubblico locale;**
- **la stesura della Carta dei Servizi, dove sono fissati i diritti per i cittadini, con il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori e degli utenti;**
- **l'introduzione di criteri di misurazione della qualità del servizio dai quali far dipendere gli aumenti tariffari.**

La legge regionale indica alcune soluzioni che possono diventare un utile punto di riferimento per la messa a punto di un nuovo quadro normativo nazionale tuttora mancante.

La Cgil Lombardia ha espresso un giudizio complessivamente positivo mantenendo aperte due criticità: la prima sul ruolo assegnato alle tariffe che, insieme alle risorse pubbliche, devono mantenere in equilibrio economico il sistema e questo fatto ci preoccupa perché in un quadro nazionale di risorse decrescenti le tariffe potrebbero lievitare sensibilmente, così com'è già avvenuto nel corso dello scorso anno; la seconda sulla formulazione non tassativa circa l'applicazione ai lavoratori del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, sottoposta a possibili valutazioni di compatibilità economica.

La prossima tappa propeduetica alla modernizzazione e all'accessibilità del servizio sarà la radicale riforma del sistema di bigliettazione regionale attraverso l'introduzione del "titolo unico di viaggio integrato" che consentirà ai pendolari di viaggiare su qualsiasi direttrice, utilizzando vari mezzi di trasporto, senza dover acquistare più abbonamenti. Anche questo obiettivo, da realizzare entro il 2013, obbligherà le aziende di trasporto pubblico e privato a razionalizzare i loro sistemi di riscossione, puntando all'informatizzazione generalizzata, con vantaggi in prospettiva in relazione alla possibile diminuzione dell'evasione che oggi pesa sui costi di gestione intorno al 6-7 per cento.

Non sarà a nostro avviso una transizione facile perché molti problemi rimangono aperti e irrisolti. Urge sul piano nazionale un disegno strategico che espliciti qual é la via italiana alla modernizzazione di questo settore; altri Paesi in Europa hanno operato da tempo queste scelte. Emerge sempre più preoccupante il tema della riduzione delle risorse destinate alla gestione dei servizi pubblici e per lo sviluppo. Dopo la pesantissima riduzione del finanziamento nazionale al Tpl, avvenuta nei due anni precedenti e non ancora risolta sia per l'anno in corso ma soprattutto per il futuro, che ha provocato in Lombardia nel solo 2011 un rincaro tariffario del 20%, aggravando la situazione finanziaria dei pendolari, già provati dalla crisi economica in atto, il futuro si presenta denso di nubi. Si procede, come sempre nel nostro paese, con la politica della "navigazione a vista" che rende impossibili sia la programmazione sia la progettualità legata a piani di sviluppo. Il tema della razionalizzazione e dei risparmi sui costi di gestione ha portato in Lombardia, nello scorso anno, ad un taglio del servizio che ha riguardato prevalentemente le tratte economicamente meno appetibili in termini di orari e di percorso, ma che ha penalizzato fasce deboli della popolazione come immigrati e anziani ai quali deve essere garantito il diritto alla mobilità.

Il recupero di efficienza previsto con le riforme introdotte dalla nuova legge lombarda non potrà far fronte ai tagli a due cifre percentuali che si sono verificati ultimamente e le tariffe non possono diventare l'unico strumento per il reperimento delle risorse necessarie al funzionamento del servizio.

In questi anni è mancato nel nostro paese e in Lombardia uno scenario di politica industriale che incentivasse la nascita di gruppi di rilevanza almeno nazionale, in grado di gestire una molteplicità di servizi per il TPL.

Il panorama nel nostro paese è attualmente fermo e spesso prevale solo una logica difensiva che, però, soprattutto in tempo di crisi, ci fa soccombere. Con la nuova legge regionale il territorio lombardo potrebbe essere conteso, per le nuove gare, anche da gruppi di rilevanza internazionale; sarebbe un'altra occasione persa per il nostro tessuto industriale con gravi ripercussioni per il futuro.

Per parte nostra continueremo ad esercitare a tutti i livelli, regionale e territoriale, confederale e di categoria, il nostro protagonismo e ad occupare tutto lo spazio propositivo e, se necessario, oppositivo che saremo in grado di creare. Non abbiamo rinunciato ad inserire nella legge un punto nel quale s'incentiva la contrattazione aziendale e/o territoriale in tutti i settori, per negoziare strumenti di sostegno all'utilizzo del mezzo pubblico per il percorso casa/lavoro, come strumento di welfare integrativo alle politiche regionali sulle tariffe e come elemento di sostituzione dell'automobile.

Per concludere, la nuova legge lombarda rappresenta contemporaneamente un punto di arrivo e un punto di partenza in una fase densa di problemi e di contraddizioni, dove non sarà facile mettere in pratica i contenuti innovativi della legge e dove alcune importanti risposte non possono che arrivare dalla politica nazionale del Governo.

Siamo convinti che il Tpl diventerà un settore sempre più strategico per lo sviluppo sostenibile e per l'attrattività del territorio ai fini degli investimenti; vale la pena allora di farlo diventare uno dei temi importanti, di concerto con la categoria, della nostra azione negoziale e di rappresentanza.

Economia e disagio sociale *a nordest*

di Ilario Simonaggio, Segretario Generale Filt-Cgil Veneto

Occorrono scelte chiare e responsabili per: curare le cause dei mali, favorire i processi di crescita e di benessere, dare un futuro al lavoro, restituire a lavoratori e imprenditori rispetto e attenzione.

La situazione dell'economia a nordest ha subito una forte sterzata negativa dal 2008.
Il Veneto dei "successi", "del piccolo è bello", come riportato dalla stampa nazionale per due decenni ha bruscamente dovuto fare i conti con più cambiamenti economici e sociali.
Da un lato, la competizione globale con tutto il corollario dei paesi emergenti tra cui svettano le delocalizzazioni e l'internazionalizzazione, i tassi di crescita del cosidetto Bric (Brasile, Russia, India, Cina) che hanno invaso l'economia occidentale di prodotti a basso prezzo; dall'altro, la crisi della domanda interna e dei consumi che ha drasticamente ridotto i mercati di sbocco della nostra economia.
Il peggioramento della situazione economica ci è parso immediatamente chiaro già alla fine del primo semestre 2008, nella fase in cui la bolla finanziaria immobiliare si trasferiva all'economia reale con la brusca riduzione dei noli marittimi o degli ordini degli autotrasportatori conto terzi.
Nessuno era in grado di prevedere l'avvitamento dell'attuale crisi

che da congiunturale è divenuta strutturale con una perdita secca di capacità produttiva del manifatturiero del 25% in soli tre anni, un calo del PIL Regionale superiore al 10%, la disoccupazione salita dal 3,2% all'attuale 7%, la situazione giovanile con 1 occupato stabile ogni quattro, 2 su 4 fanno lavori precari per pochi euro mensili, parecchi giovani che nemmeno cercano più lavoro. I lavoratori che in Veneto hanno perso il lavoro sono oltre 100.000, con una quota di oltre 50.000 che utilizzano gli ammortizzatori sociali senza prospettiva reale di rientro in azienda.
Per molti anni da queste parti si diceva che bastava la voglia di lavorare per avere un'occupazione, ora la voglia non basta più. La fase recessiva è nei numeri delle iscrizioni in Camera di Commercio dove tutte le Camere della Regione per la prima volta annotano che sono di più le aziende che muoiono rispetto a quelle che nascono. Saltano aziende di tutti i settori e di tutte le dimensioni, a dimostrazione della fragilità generale del tessuto economico che, di fronte a questa tempesta planetaria, si è fatto trovare impreparato, fatte salve le solite eccezioni che confermano la regola.
Il Veneto che per anni ha lasciato fare all'economia, dove il lavoro era un tutt'uno per il riconoscimento sociale e la valorizzazione personale facendo leva sulla dedizione al lavoro, si trova a fare i conti con questa crisi di sovrapproduzione mondiale.
Il cambio di paradigma crea disorientamento e spiazzamento in tutta una numerosa fascia di popolazione operosa per la quale il lavoro costituiva il valore fondamentale della vita.
I problemi della propria azienda sono vissuti come il fallimento della propria vita. Depressione, disperazione, rabbia, isolamento, individualismo, fanno da corollario alla decisione di chiudere con la vita sotto il peso dei debiti e delle difficoltà.
Undici suicidi di piccoli imprenditori da inizio dell'anno 2012 in

Veneto sono un urlo collettivo che merita rispetto e attenzione ma, ancora di più, una diversa politica e stagione della cura dei mali sociali. Si deve fare di più per le persone, per aiutare le aziende in difficoltà, per non lasciare solo nessuno, per costruire una società più solidale.

In questo breve articolo vogliamo approfondire unicamente l'aspetto delle misure economiche da assumere tempestivamente da parte della politica, in base al nostro osservatorio sindacale di questi anni tremendi.

- **Rivedere la legislazione sui reati economici** che il Governo Berlusconi ha irresponsabilmente depenalizzato negli anni scorsi. Il caso più noto riguarda **il falso in bilancio** che costituisce la base pratica per gabbare ignari creditori, fornitori, clienti della società. Rendere il sistema economico leale e rispettoso delle leggi e dei contratti garantisce che la competizione sia pulita e premi le capacità. Diversamente, la moneta cattiva scaccia quella buona con conseguenze facilmente verificabili e prevedibili.
- **Garantire** l'intera filiera economica con obblighi legislativi che tutelino maggiormente **il piccolo produttore di fronte allo strapotere della committenza.** Tariffe minime, obblighi del rispetto dei costi industriali produttivi evitano casi segnalati come quello dei corrieri espresso che favoriscono la competizione oltre ogni limite sostenibile.
- **Allentare il patto di stabilità interno** per consentire il pagamento di migliaia di aziende debitrici dello Stato per fornitura di lavori, servizi. Si tratta di liquidare fatture dovute, prive di contenzioso in tempi brevi, per rilanciare i consumi e la domanda interna.
- **Favorire la crescita dimensionale delle imprese**, la fusione di piccole realtà attraverso una fiscalità di vantaggio che agevoli questa condotta sociale. Piccolo non è più bello ed è pure pericoloso.
- **Sostenere con progetti mirati l'internazionalizzazione delle piccole medie imprese** per allargare i mercati, creare maggiori opportunità di crescita del fatturato e dell'occupazione.
- **Rendere più facile l'accesso al credito** per le piccole imprese, prevedere un ruolo attivo delle istituzioni locali che aiuti la nascita di nuove imprese e il mantenimento della rete diffusa di saperi artigiani.
- **Riformare il fisco assumendo la centralità di salvare il settore manifatturiero italiano**. Bisogna liberare risorse per investimenti produttivi e per aumentare occupazione e i salari italiani. Ciò può parzialmente avvenire con una riduzione del fisco che grava su imprese e lavoratori e riversando l'invarianza delle entrate statali su patrimoniali, rendite e tassazione della ricchezza, rendendo meno conveniente in questo modo l'investimento speculativo e parassitario.
- **Sostenere con misure fiscali il mantenimento degli utili prodotti dal manifatturiero nelle attività produttive**. Sono tanti i casi di imprenditori veneti di successo che hanno diversificato o abbandonato gli investimenti nel settore manifatturiero con la conseguenza di mollare anche aziende di primaria importanza, e con queste la responsabilità sociale d'impresa.
- **Attuare politiche di rapporto più stretto tra le aziende e l'Università**, gli Enti di ricerca, in uno scambio osmotico che crei occupazione qualificata che garantisca una crescita dei brevetti, dell'innovazione di prodotto e di processo necessaria ad accrescere il valore aggiunto delle nostre produzioni.
- **Aumentare la capacità di attrarre investimenti esteri** attraverso il netto miglioramento delle funzioni statali. Si tratta di puntare decisamente ad un processo di ammodernamento della pubblica amministrazione: riduzione della burocrazia, tempi della giustizia più brevi e certezza della pena, fisco più favorevole per gli investimenti produttivi, lotta serrata alla criminalità economica.

In definitiva, riteniamo sia indispensabile maggiore equità e maggiori opportunità, favorire processi di crescita e di benessere che restituiscano ai cittadini, agli imprenditori, rispetto e attenzione che sono la base perché nessuno resti o sia lasciato solo di fronte alle difficoltà. Scelte chiare e responsabili anticicliche che permettano di reagire con vigore alla crisi generale che attanaglia e avvelena i rapporti sociali ed economici nella nostra regione.

Rio+20
l'impegno per una promessa di futuro

di Oriella Savoldi,
Responsabile Dipartimento ambiente e territorio CGIL Nazionale

Non è più rinviabile una risposta sensata alla crisi, provando a riconvertire la nostra realtà produttiva e dei servizi, a rendere più vivibili i centri urbani, attraverso un processo d'innovazione sostenibile a livello ambientale e sociale.

Dopo 20 anni dal "vertice della Terra" (1992) che, per la prima volta, stabilì un'agenda complessiva per lo "sviluppo sostenibile", si terrà dal 20 al 22 Giugno 2012 a Rio de Janeiro, in Brasile, la Conferenza ONU **Rio+20** su Ambiente e Sviluppo (UNCED).
Sebbene si tratti di un appuntamento importante, in quanto al centro dei negoziati ci sarà la sostenibilità, ovvero il processo per coniugare in modo inscindibile le tre dimensioni dello sviluppo, Ambientale, Economico e Sociale, all'interno di un equilibrio internazionale che avrà ricadute dirette sul livello locale, la stampa italiana continua a riservare a tali temi poca attenzione e spazio.
Così come continua a restare sottoriconosciuta e sottorappresentata l'inedita sensibilità espressa dal tessuto sociale italiano per i temi ambientali, emersa negli ultimi Referendum e testimoniata anche dal diffondersi dei conflitti locali verso la realizzazione di opere impattanti sul piano ambientale.
Per questa sensibilità, Rio+20 è un'occasione; resta da capire se i Governi sapranno assumersi responsabilità e impegni all'altezza della gravità della crisi sociale e ambientale.
Intanto sappiamo già che per quella scadenza i Governi non potranno misurare i risultati e i progressi realizzati sulla base degli impegni dell'agenda definita nel 1992, poiché questi sono stati quasi del tutto disattesi.
Ciò non toglie che i Governi siano chiamati ad aggiornarli e, soprattutto, a determinare le condizioni e i vincoli per la loro concreta attuazione, peraltro in una situazione molto peggiorata.
In questi vent'anni il numero di persone affamate è aumentato a quasi un miliardo (1 essere umano su sette è affamato), l'ambiente si sta esaurendo velocemente, la biodiversità continua ad essere distrutta, le risorse idriche stanno diventando scarse e contaminate e il clima è in crisi. In altri termini, il futuro sulla Terra è a rischio, mentre la povertà e le disuguaglianze sono in aumento, aggravate anche dagli effetti della crisi economica che ha colpito soprattutto i paesi più industrializzati.
Lungi dall'essere soltanto un elenco di problemi, la situazione è davvero grave, al punto tale che i richiami da parte della comunità scientifica, ma non solo, ad assumere urgenti rimedi si moltiplicano. Lo sforzo per assumere la sostenibilità dello sviluppo non è più rinviabile, pena rassegnarsi ad andare incontro a catastrofi certe e a costi enormi dovuti ad irresponsabilità e sottovalutazione nel prossimo futuro, ammesso di averlo.

Il Documento predisposto dall'ONU "Zero Draft", quale base per l'avvio dei negoziati, nonostante l'ambizione contenuta nel titolo "We want the future" e i segnali che emergono dai primi incontri preparatori, non alimentano grandi speranze.
Sebbene il documento riproponga obiettivi ed impegni importanti e condivisibili, si sviluppa senza che emerga una reale volontà per la loro realizzazione.
Nel ribadire, infatti, quelli precedenti, rinvia al futuro l'assunzione di nuove decisioni, limitandosi a richiamare l'impegno a definire una nuova Agenda (Roadmap).
Questo limite è stato subito contestato dalla CSI, Confederazione Sindacale Internazionale che, premettendo la necessità di declinare la "green-economy" sulla base di alcuni principi tesi a garantire risultati in termini sociali e ambientali, vitali per lo sviluppo sostenibile, ha avanzato precise richieste affinché siano assunti impegni concreti e sia garantita una reale partecipazione della Società Civile.
Nel merito, ha chiesto in particolare che siano assunti:

- **principi sociali**, per l'equità, l'inclusione, il lavoro dignitoso, tutela, democrazia e diritti;

- **principi ambientali**, quali l'uso efficiente delle risorse naturali, priorità per le fonti rinnovabili, internazionalizzazione dei costi sociali e ambientali per i paesi più poveri, impegni per "zero emissioni " e "zero rifiuti";
- **principi economici**, con la definizione di regole finanziarie, vincoli per evitare speculazioni e sostegni per l'economia reale.

A questi principi corrispondono richieste concrete, fra le quali l'avvio della Tassa sulle Transizioni Finanziarie (TTF), impegni per la creazione di posti di lavoro verdi e un Piano per la protezione sociale.
Gli accenti posti sono importanti e nel contesto attuale si misurano con i problemi gravi ed urgenti imposti dall'attuale crisi e dalla necessità di cambiare il paradigma dello sviluppo.
La Cgil ha contribuito all'orientamento assunto dalla CSI ed è impegnata a partecipare alle iniziative che si svolgeranno a Rio de Janeiro fin dalla seconda settimana di giugno, promosse dai sindacati e dalla Società Civile.
In Italia, insieme ad altre associazioni diversamente impegnate in ambito sociale, economico e ambientale, la Cgil ha dato vita il 19 gennaio scorso ad un Laboratorio per la Sostenibilità, ovvero una sede autonoma di incontro della società civile per promuovere la discussione su Rio+20 per approfondire, ricercare e condividere obiettivi ed azioni per la sostenibilità.
Secondo le diverse associazioni che lo animano, Rio+20 impegna le organizzazioni sociali italiane a rimettersi in gioco, facendo leva su uno spazio comune di confronto, di analisi e di azione quale presupposto di forza per pretendere misure a sostegno di un'economia di transizione e di una società ecologicamente e socialmente sostenibile. L'intenzione è quella di alimentare un percorso comune verso Rio+20, con la prospettiva di costruire una cornice condivisa su cui realizzare collaborazioni, convergenze ed iniziative. È evidente, nonostante il protagonismo del Ministero dell'Ambiente, che l'attuale Governo non muove le proprie scelte da alcuna idea di sviluppo sostenibile. Sebbene l'Italia si presenti all'appuntamento di Rio attestata sulle più avanzate posizioni della UE in materia di sostenibilità dello sviluppo, ciò non toglie che il vuoto di politiche nazionali in questa direzione resti grave e preoccupante.
Con un doppio sguardo, verso la situazione internazionale che si sta determinando, e quella nazionale, all'interno dello spazio comune del "laboratorio", volutamente aperto ad altre adesioni, i temi della Conferenza (Green economy e governance dello sviluppo sostenibile) sono affrontati con l'obiettivo di ricercare punti di vista condivisi, per promuovere iniziative (incontri pubblici, confronto a livello sociale, politico e istituzionale, sperimentazione concreta di esperienze di transizione).
Premere per la sostenibilità dello sviluppo significa aprire ad una trasformazione della realtà esistente capace di innescare attività e lavoro.
In altri termini, significa dare una risposta sensata alla crisi, provando a riconvertire la nostra realtà produttiva e dei servizi, a rendere più vivibili i centri urbani, attraverso un processo di trasformazione-innovazione sostenibile a livello ambientale e sociale.
Secondo la Direzione Generale del Ministero dell'Ambiente, per il Clima e l'Energia, incontrata dal Laboratorio nel percorso di confronto sulle questioni che saranno affrontate a Rio, questo processo, la green economy, è una direzione obbligata. Non basta tuttavia fare quest'affermazione, occorre che il governo approntи misure a sostegno di questa direzione. Al contrario, mancati provvedimenti, l'assenza di misure di sostegno per la green-economy, nell'attuale recessione, ci consegnano ad una situazione economica, sociale e ambientale destinata ad aggravarsi rovinosamente.
Sappiamo che il Presidente del Consiglio sarà presente ai lavori della Conferenza di Rio+20. Sarebbe auspicabile che per l'occasione il suo intervento fosse supportato anche da dati e valutazioni di esperienze concretamente realizzate in Italia per la piena attuazione della Strategia europea 20-20-20, per affrontare la transizione ad un'economia low-carbon, assumendo fin da ora gli obiettivi previsti dalla Roadmap al 2050. Come dire, un intervento supportato non tanto da diversi e frammentati incerti provvedimenti, ma dall'adozione di un Piano strategico per lo sviluppo sostenibile, capace di misurarsi con la gravità dei problemi del presente e di garantirci una vita migliore e un futuro possibile.

Sostenibilità ambientale - La capacità di preservare nel tempo le tre funzioni dell'ambiente: fornitore di risorse, ricettore di rifiuti e fonte diretta di utilità. All'interno di un sistema territoriale, s'intende la capacità di valorizzare l'ambiente in quanto "elemento distintivo" del territorio, garantendo al contempo la tutela e il rinnovamento delle risorse naturali e del patrimonio.

Sostenibilità economica - La capacità di un sistema economico di generare una crescita duratura degli indicatori economici; in particolare, di generare reddito e lavoro per il sostentamento delle popolazioni. All'interno di un sistema territoriale, s'intende la capacità di produrre e mantenere il massimo del valore aggiunto combinando efficacemente le risorse, al fine di valorizzare la specificità dei prodotti e dei servizi territoriali.

Sostenibilità sociale - La capacità di garantire condizioni di benessere umano (sicurezza, salute, istruzione) equamente distribuite per classi e per genere. All'interno di un sistema territoriale, s'intende la capacità dei soggetti di intervenire insieme, efficacemente, in base ad una stessa concezione del progetto, incoraggiata da una concertazione fra i vari livelli istituzionali.

Il caso SEA
tra pubblico e privato le ragioni del sindacato

di Stefano Malorgio, Segretario Generale Filt-Cgil Milano

In questo periodo, denso di celebrazioni che vanno dal 25 Aprile al Primo Maggio, mi capita spesso di incrociare vecchi dirigenti della nostra Organizzazione ed inevitabilmente questi incontri diventano occasioni di confronto tra storie diverse. A loro racconto la mutazione del nostro settore, la velocità con la quale essa avviene e gli esiti del tutto nuovi che potrebbe avere. L'incredulità dei loro occhi descrive, meglio di tante parole, la profondità della trasformazione che la nuova fase della crisi economica sta producendo anche in ambiti che sino a poco tempo fa si consideravano impermeabili da ogni rischio.

Nel primo periodo la natura prettamente finanziaria della crisi, con la conseguente stretta creditizia e la sfiducia delle borse, ha inciso pesantemente sull'ambito manifatturiero e dei servizi connessi. Per i Trasporti questa fase ha coinciso con chiusure e licenziamenti nel perimetro del settore Merci e Logistica.

L'evoluzione successiva ha messo sotto assedio gli Stati Nazionali ponendo in forse la capacità e la possibilità di indebitamento pubblico e mettendo in discussione la sostenibilità dell'intero Modello Sociale Europeo. La crisi colpisce ora i cittadini non più solo sul fronte occupazionale ma sul complesso dei servizi pubblici.

Questa dinamica incide direttamente sul Trasporto Pubblico locale e nazionale. E in generale sulle aziende che erogano un servizio Pubblico e quindi legate alla capacità di spesa degli Enti.

In tale ambito, i tagli dei finanziamenti o i problemi di bilancio si sovrappongono alle criticità preesistenti derivanti da scelte mai compiute dalla politica sul piano della modernizzazione in senso industriale del settore e di un opaco rapporto con le Istituzioni. Criticità irrisolte da un Sindacato qualche volta immobile, altre volte inascoltato da chi aveva le leve del cambiamento.

In questo quadro si colloca la vicenda di Sea (società di gestione degli aeroporti di Linate e Malpensa) paradigmatica delle dinamiche che abbiamo sopra descritto, perché strettamente connessa allo stato del Bilancio del Comune di Milano in rapporto al Patto di stabilità, ma anche con una sua originalità derivante dall'essere un'azienda sostanzialmente sana ed in utile ove il Sindacato ha saputo giocare da tempo un suo ruolo.

Una vicenda che va analizzata con grande attenzione perché attorno ad essa si snodano non solo questioni sindacali ed economiche, ma anche altre che attengono alla relazione con la politica, le istituzioni ed un rapporto non lineare della sinistra con il Lavoro e la sua rappresentanza organizzata.

Innanzitutto un minimo di storia.

Con la crisi finale di Alitalia nel 2008 e la scelta da parte della compagnia di bandiera di abbandonare lo scalo di Malpensa, la situazione diventa drammatica per la Sea che, attorno ad essa, aveva costruito le sue prospettive di sviluppo e occupazione. Il Sindacato, nel vuoto della politica incapace di qualsivoglia prospettiva di uscita e intenta solo a chiedere la vendita della Società prima che sia troppo tardi, decide di sottoscrivere una serie di Accordi. Certo dettati dall'emergenza ma che puntano ad affrontare e risolvere i problemi di bilancio impedendo che si scelgano strade di ristrutturazione che impattino su occupazione e diritti. Il tutto si realizza attraverso l'uso degli ammortizzatori sociali (mobilità inclusa), una maggiore produttività, la revisione dei modelli organizzativi. A questo è seguita la scelta, ad inizio 2011, di collocare in borsa la società attraverso un aumento di capitale.

Oggi Sea è un'Azienda che fa complessivamente (SPA e Handling assieme) utili e con un preciso piano per completare il risanamento di Sea Handling portandola in utile.

In questa dinamica condivisa si è inserita la decisione della Giunta Pisapia, molto derivante dal difficile contesto finanziario degli enti locali, di procedere alla vendita di Sea.

Una scelta che si è svolta in due fasi.

La prima, dicembre 2011, in cui circa il 29% delle azioni è messa in vendita attraverso un bando aggiudicato da F2I, un fondo presieduto da Vito Gamberale composto da Banche e Fondazioni che si propone come soggetto interessato alla gestione delle grandi infrastrutture, quali l'aeroporto di Napoli.

Tale vendita è giustificata con la necessità di coprire entro il 2011 il buco di Bilancio lasciato dalla precedente Giunta Moratti, evitando di sforare il Patto di Stabilità con tutte le conseguenze che questo avrebbe prodotto.

Il Sindacato, pur manifestando perplessità sulla scelta, non la ostacola ma chiede che la maggioranza azionaria rimanga in mano al Comune e che siano garantiti il rispetto degli accordi sindacali e il mantenimento dell'unicità Aziendale (Sea è uno dei pochi casi in Italia in cui Gestore ed Handler sono sotto la stessa Società). Nessuna di queste garanzie viene data o formalizzata.

La seconda fase parte a Febbraio: attraverso una serie di interviste di membri della Giunta, si chiede di mettere in vendita tutte le azioni in mano al Comune, utilizzando quei soldi per un Piano di investimenti dai contorni assolutamente oscuri (dai treni della Metropolitana agli ospizi per gli anziani). Il tutto senza tenere in alcun conto la necessità di confronto con il Sindacato che, con grande responsabilità, si era speso nel tentativo di portare l'Azienda fuori dal guado della crisi.

Le ragioni dell'opposizione a questa scelta non sono ascrivibili né ad una scelta corporativa, né ad una posizione di difesa tout court della proprietà pubblica, ma ad una valutazione complessiva che non attiene solo alle ricadute sul lavoro. Pensiamo quindi che la vendita, secondo le modalità già sperimentate, rappresenterebbe un danno per la città. Vendere pezzo per pezzo le Società del Comune senza risolvere i problemi di bilancio (non potendo mettere gli esiti della vendita a bilancio corrente) non è una scelta credibile. Si tenga conto che Milano, a differenza della maggior parte dei Comuni, ha scelto di non avere addizionale Comunale.
Vendere con bando porterebbe quasi sicuramente al passaggio da un monopolio pubblico ad uno privato, senza che si sia messo preventivamente in campo un progetto industriale sugli Aeroporti di Milano e con il rischio di lasciare solo al privato le scelte. Fatto grave se si pensa che Milano ospiterà l'Expo nel 2015 e il giudizio sulla città sarà dato non solo dal livello dei servizi dentro le mura della città ma sul sistema di trasporto complessivo del quale Linate e Malpensa rappresentano due tasselli fondamentali.
Non è chiaro quale dovrebbe essere il Piano di investimenti per il Comune di Milano. È alto il rischio che tutto si disperda in molte voci senza alcuna organicità. Sea è una società che fa utili che potrebbero essere utilizzati per un piano di investimenti stabili e certi nel tempo.
Infine, non vi è in questo processo alcuna garanzia per il lavoro, in particolare sul fronte del mantenimento dell'integrità aziendale. Negli aeroporti dove il servizio di Handling è stato esternalizzato le condizioni del lavoro sono diventate sempre più precarie. La scelta di esternalizzare sarebbe inspiegabile (oltre che incoerente sul piano politico) se già oggi siamo in condizione di produrre utili in una situazione di buona occupazione. A questo si aggiunga che non esiste alcuna certezza sul piano industriale di Sea che prevedeva investimenti per oltre 1 miliardo di euro. Ci chiediamo se quelle risorse saranno ancora usate per gli investimenti sugli scali di Linate e Malpensa o saranno destinate a distribuire dividendi ai nuovi padroni di Sea.
È stato questo per noi un periodo di tensione molto alta con la Giunta, spinta sino alla decisione unitaria e sofferta di proclamare un'azione di sciopero che ha avuto un'ovvia risonanza sugli organi di stampa essendo il primo sciopero durante la Giunta Pisapia.
Una fase di sofferenza e di travaglio politico personale e della nostra organizzazione che ha misurato la distanza tra le grandi speranze verso l'apertura di una fase nuova per la città e le scelte concrete.
La difficoltà della situazione, l'importanza del tema trattato avrebbero meritato ben altra qualità del confronto. Ci saremmo aspettati, sulla base delle emergenze economiche del Comune di Milano, che si aprisse un confronto sulle diverse opzioni, le alternative possibili, le modulazioni di ogni soluzione, le ricadute successive. Il tutto nel tentativo di costruire un progetto quanto più possibile condiviso.
Abbiamo invece assistito ad una rissa mediatica, fuori dai luoghi del confronto, tra posizioni differenti con discussioni frammentate e approssimative senza aver chiaro né obiettivi né percorso né conseguenze della possibile vendita di Sea.
Emerge con chiarezza un nodo irrisolto del rapporto tra la Giunta di Centrosinistra e la rappresentanza del lavoro, con un'idea, seppur di un pezzo di Amministrazione, di sindacato confederale da relegare alla pura rappresentanza del lavoro DENTRO le Aziende senza alcuna voce sulle scelte di politica generale.
In questo quadro, oltre alle legittime azioni di lotta, il Sindacato ha avanzato una proposta che ha avuto il merito di costringere le forze politiche e le istituzioni a misurarsi con una posizione diversa e così articolata:

- Scelta condivisa da Comune e Provincia (detentrice di circa il 14% delle Azioni) sulla cessione del capitale sociale di Sea, evitando che una vendita separata di ciascuno possa togliere valore alla quota dell'altro e complessivamente all'Azienda.
- Quotazione in borsa, quale scelta trasparente e di vera apertura al mercato, una modalità che guarda agli assetti dei grandi Aeroporti Europei (Francoforte, Parigi e Zurigo). Il Comune manterrebbe la maggioranza relativa e, conseguentemente, il controllo dell'Azienda (La volontà di un'acquisizione di maggioranza da parte di altri soci dovrebbe necessariamente passare ad una Offerta Pubblica di Acquisto). In questo modo la quota che rimarrebbe in mano al Comune avrebbe comunque un valore notevole e si potrebbe realizzare il Piano di Azionariato dei dipendenti. Infine, gli utili prevedibili determinerebbero le risorse necessarie sia agli investimenti aziendali che a sostenere piani di utilità pubblica da parte del Comune.
- Utilizzo delle risorse derivanti dalla vendita e dalla quotazione in un progetto condiviso tra Comune e Provincia sul tema della Mobilità in riferimento all'Area Metropolitana.
- Un Patto sul lavoro fondato sul mantenimento del perimetro aziendale e la conferma degli accordi sindacali sottoscritti in questi anni, che hanno permesso di affrontare la crisi, risanare l'impresa, tutelare il lavoro.

Il primo punto di questa proposta si è realizzato. Il Comune ha acquisito tutte le azioni Sea della Provincia in un patto con quest'ultima che prevede lo scambio delle partecipazioni di altre società (Sea – Serravalle). Un fatto positivo che costituisce la condizione necessaria alla successiva fase di quotazione in Borsa.
La strada da fare è ancora tanta e tutta in salita. Ci sono forze enormi in campo, che hanno però trovato sulla loro strada un sindacato convinto delle proprie ragioni ed in grado di articolare una proposta complessiva che possa rispondere alle esigenze della città, alla valorizzazione del sistema aeroportuale e alla tutela reale del lavoro, coscienti che è necessario riuscire a parlare a tutti per difendere le proprie ragioni.
Una cosa è certa: l'esito di questa vicenda segnerà in maniera indelebile il rapporto del Sindacato con questa esperienza amministrativa che tante speranze ha destato.

La vendita di ATAF
tra crisi del TPL e difficoltà degli enti locali

di Gianfranco Conti, Segretario Generale Filt-Cgil Toscana

In ATAF SpA, la principale azienda di trasporto urbano dell'area metropolitana fiorentina, da oltre un anno è aperto scontro fra le OO.SS. e la direzione aziendale, con pesanti naturali coinvolgimenti della proprietà della stessa, ancora interamente pubblica.
In un anno si sono ormai spese dieci iniziative di sciopero, con numerose manifestazioni e presidii, specialmente davanti alla sede del Comune di Firenze, proprietario dell'82,2% delle quote societarie.
Numerose sono state anche le iniziative collaterali (dibattiti, convegni, assemblee e seminari) che la FILT di Firenze ha organizzato, assieme alla CGIL provinciale e con la collaborazione delle strutture regionali, centrate sull'iniziativa "Muovi Firenze 2012", un sito (www.muovifirenze.com) ed un tabloid attraverso i quali si è cercato di indicare soluzioni di razionalizzazione della mobilità dell'area metropolitana nel sistema regionale, per attenuare gli effetti della crisi prodotta dai tagli al settore da parte del Governo nazionale.
Le risposte dell'Amministrazione Comunale di Firenze, direttamente o tramite l'azienda, sono state sempre negative e soprattutto tendenti ad individuare le ragioni delle forti perdite strutturali di ATAF esclusivamente nel costo del lavoro e nei diritti dei lavoratori, bollati come privilegi, anticipando quindi solo di qualche mese i contenuti irricevibili del dibattito di questi giorni sulle regole del mercato del lavoro.
Altrettanto anticipatrice è stata la proposta che lo stesso Comune di Firenze ha avanzato da subito: la vendita dell'azienda, prima in quota azionaria (40%), poi totalmente, dopo aver però proceduto allo scorporo del patrimonio immobiliare.
Questa proposta ha trovato solo deboli opposizioni negli altri otto Comuni proprietari, spazzata via dalla fortissima resistenza che Firenze ha messo in campo contro il processo di unificazione del bacino di gara per il TPL, prevista per il 2013 dalla Regione Toscana: l'atto di conferimento alla stessa Regione delle competenze necessarie per il bando unificato è stato deliberato dalla Giunta da poco più di un mese ed attende ancora la ratifica consiliare e questo solo per evitare il pesante storno di finanziamenti pubblici previsto per i bacini non inseriti nella gara regionale.
Le OO. SS. hanno provato a respingere la scelta della privatizzazione, proprio affermando la necessità dell'unificazione della gara (prima) e dell'azienda (dopo) del TPL in Toscana, un processo indispensabile, per altro agevolato da una legge regionale del 1998, molto attenta alla salvaguardia del servizio, dell'occupazione e dei diritti dei lavoratori.
Lo scontro con l'Amministrazione Comunale di Firenze è stato spesso durissimo, ma il Consiglio Comunale del capoluogo alla fine (il 22 dicembre 2011) ha votato l'avvio del percorso di privatizzazione di ATAF SpA, attraverso lo scorporo del servizio in un nuovo soggetto (ATAF Gestioni srl) ed il 17 gennaio successivo è stato pubblicato il *"Bando relativo all'avvio di una procedura di gara per la cessione da parte di ATAF S.p.A. di ATAF GESTIONI S.r.l., del ramo di azienda TPL e di specifiche partecipazioni societarie"* che ha raccolto sei manifestazioni d'interesse: 1) Autolinee Toscane SpA di Borgo San Lorenzo (proprietario unico RATP DEV di Parigi); 2) una costituenda ATI tra Busitalia-Sita Nord srl, Autoguidovie SpA di Milano e la cooperativa CAP che gestisce il TPL principalmente nella provincia di Prato; 3) SIA SpA di Brescia (proprietaria l'inglese Arriva, ma di fatto la tedesca DB) e tre aziende pubbliche italiane; 4) GTT SpA di Torino; 5) Umbria TPL e Mobilità SpA di Perugia; 6) TPER SpA di Bologna.
La FILT Toscana e la FILT di Firenze hanno organizzato, il 17 marzo 2012, un incontro con le strutture FILT delle regioni, dei territori e delle aziende che avevano manifestato l'interesse per l'acquisto di ATAF, per un primo scambio di informazioni sulle condizioni e le reali intenzioni delle aziende coinvolte: dal confronto è emerso che i soggetti probabilmente più interessati sembravano essere quelli governati dai grandi operatori (FS, RATP, DB), di cui i primi due già presenti nel servizio affidato dalle gare pubbliche toscane.
In particolare, l'azienda municipalizzata parigina (RATP appunto), oltre ad alcuni pacchetti azionari locali minori, possiede il 51% delle quote di GEST SpA, la società affidataria della tramvia fiorentina, della Linea 1 adesso attiva, ma anche delle Linee 2 e 3 di cui é già prevista la realizzazione.
Proprio il pacchetto azionario di GEST di proprietà ATAF (il restante 49%) è entrato nel bando di gara per la vendita di ATAF Gestioni srl: i sei soggetti manifestanti interesse potranno presentare la loro offerta, entro la data del 8 giugno, su una base economica di 13 milioni di euro, che rappresenta il valore delle società partecipate di ATAF SpA (una decina) la cui parte preponderante è proprio l'usufrutto di GEST (quasi il 41%), insieme (altro 26%) alle quote di Linea SpA (l'altro soggetto che gestisce il TPL fiorentino) ed infine alla partecipazione a Ferroviaria Italiana di Arezzo, per un controvalore ulteriore del 17%; anche questi due ultimi soggetti risultano partecipati indirettamente da RATP.

In questo pacchetto messo a bando il fenomeno rilevante risulta il controvalore indicato per la parte scorporata da ATAF, cioè il servizio, i mezzi ed il lavoro: solo 400.000 euro (il 3% del totale) a fronte di 16 milioni di chilometri per oltre 35 milioni di euro di finanziamento pubblico, 400 mezzi e più di 1.200 lavoratori.
L'articolazione dell'offerta messa a bando manifesta una volontà amministrativa chiara ma non condivisibile: liberarsi di una perdita economica (oggi pare attorno agli 800.000 euro mensili) vendendo la gestione di servizi pubblici - pubblicamente finanziati - senza alcun tentativo di rivalorizzazione, preoccupandosi solo di salvare il patrimonio immobiliare con cui provare a colmare il debito pregresso, chiamarsi fuori, cioè, da qualsiasi responsabilità gestionale, ma soprattutto politica della qualità dei servizi offerti ai cittadini.
La scelta ha evidenti analogie con quelle del Governo Monti, soprattutto nell'individuazione dei soggetti a cui far pagare le criticità economiche prodotte da evidenti insufficienze gestionali, però con l'aggravante, in sede locale, del tentativo di attribuire al lavoro ed ai lavoratori le responsabilità quasi esclusive del deficit di ATAF e di aver provato a giustificare la scelta della privatizzazione solo con l'indisponibilità proprio dei lavoratori a veder ulteriormente compressi diritti, qualità della vita e del lavoro.
In questo quadro l'elemento oggettivo di criticità delle scelte consumatesi attorno al destino di ATAF sta essenzialmente nell'astrazione del servizio di trasporto dell'area fiorentina dal contesto della riforma regionale, una riforma che prevede – come detto – l'unificazione regionale del bacino di gara (rispetto ai 14 precedenti) e la prospettiva di un'unificazione aziendale, alla fine del percorso, seppur nella consapevolezza della debolezza oggettiva dei soggetti imprenditoriali locali, pubblici e privati, testimoniata inequivocabilmente dalla mancata manifestazione d'interesse proprio per la gara ATAF.
Questa scelta dell'Amministrazione Comunale fiorentina, di fatto, priva la costruzione del sistema di regolazione delle risorse e razionalizzazione dei servizi proprio dell'elemento nodale centrale, attorno alla stabilizzazione, semplificazione (e controllo), del quale si doveva sostenere una riforma, che provava ad affermare non solo il governo economico e organizzativo pubblico, ma anche quello gestionale, visto l'orientamento di alcuni percorsi di aggregazione aziendale, dei quali il più virtuoso è risultato quello che ha già costruito un'unica società di gestione del TPL (Tiemme SpA) per le province di Arezzo, Grosseto, Siena e della parte sud di Livorno.
Questa riforma regionale, che ha trovato subito la condivisione dei lavoratori e delle OO. SS. e – di contro – "scetticismo" (trasversale) in parecchi amministratori locali e, soprattutto, forti resistenze nei gruppi dirigenti aziendali, sta in ogni modo procedendo su una base politico-amministrativa importante, come la citata LR 42/1998, che ha come fulcro la clausola sociale, per la conservazione dei livelli di servizio, dell'occupazione e dei diritti contrattuali dei lavoratori stessi.
Anche su questo punto il processo di privatizzazione di ATAF marca differenze politiche

sostanziali col contesto regionale: il bando di gara locale è stato licenziato senza la previsione della continuità occupazionale e contrattuale, ovviamente senza alcun tipo di accordo sindacale e, soprattutto, fuori dalle regole della LR 42.
Su quest'aspetto si sta concentrando nelle ultime settimane l'iniziativa delle OO. SS. con altre azioni di lotta, con iniziative politiche e perfino legali.
Non è, infatti, esclusa la presentazione – come estrema ratio - di un ricorso contro la gara da parte dei lavoratori e delle loro rappresentanze, contro il passaggio ad altro soggetto del servizio, affidato ad ATAF attraverso la LR 42, ma senza le salvaguardie previste dalla stessa legge.
Tutto questo proprio mentre (come riporta la stampa locale in questi giorni) sono stati annunciati altri ricorsi al TAR, sia per i requisiti minimi per l'ammissione dei partecipanti al bando, sia per l'indeterminatezza ed irragionevolezza di alcune parti dello stesso, riferite forse alla cessione delle quote azionarie delle partecipate, sulle quali esisterebbero diritti di prelazione proprio di uno dei soggetti partecipanti. Soprattutto, però, sull'inserimento dell'obbligo di partecipazione alla futura gara unica regionale, che – come la FILT e la CGIL di Firenze hanno ricordato più volte – crea incertezza sul destino dell'azienda, in caso di insuccesso nella gara stessa e comunque produce come effetto immediato il deprezzamento delle offerte. Per questo motivo FILT e CGIL avevano già chiesto almeno il rinvio della gara ATAF a dopo la gara regionale unica.

La via difficile per dare un futuro a TIRRENIA

di Giacomo Santoro, Segretario Generale Filt-Cgil Genova
e Fabio Marante, Responsabile marittimi

Scrivere attorno alla Tirrenia - nell'attuale contesto - è complesso per molteplici aspetti. Tenteremo in ogni modo di affrontare alcuni temi in merito al processo di privatizzazione ed agli effetti che esso produce nell'intero settore.
Complesso perché l'azienda è di sé strutturata in maniera articolata, rappresentando l'ultimo baluardo della flotta pubblica che ha come finalità il collegamento del Continente con le Isole.
La Tirrenia è il posto di lavoro per circa 300 impiegati distribuiti su tutto il territorio nazionale – nelle sedi di Venezia, Genova, Civitavecchia, Napoli, Porto Torres – e per circa 2.000 marittimi arruolati sulle navi sociali oggi di proprietà della compagnia.
Questi ultimi lavoratori risiedono per gran parte nelle aree depresse del Mezzogiorno con particolare incidenza in Campania, Puglia e Sicilia.
La flotta sociale è costituita da diverse unità di tipo RO-PAX, tutte costruite in Italia, che, in maggior parte, hanno più di dieci anni di vita.
La Società, a fronte di sovvenzioni statali, garantisce tutto l'anno i collegamenti con le Isole con partenze da Genova, Civitavecchia e Napoli, oltre al servizio esclusivo merci offerto nell'Adriatico e nel Tirreno.
Vale la pena ricordare che, fino all'avvio del percorso di privatizzazione, anche le Società di navigazione regionali (Toremar, Caremar, Saremar, Siremar), che avevano lo scopo di garantire i collegamenti con le Isole minori nelle regioni di Toscana, Lazio, Campania, Sardegna e Sicilia, erano sostanzialmente controllate dalla stessa Tirrenia.
Fino agli anni '90 la compagnia di Stato era l'unico soggetto fornitore di questo importante servizio ed operava quindi in una sorta di regime di monopolio.
Questa situazione è però cambiata con l'ingresso nel mercato del cabotaggio nazionale di altre compagnie di navigazione, quali Moby Lines, Grandi Navi Veloci, Snav, Grimaldi Lines e Corsica Ferries che offrivano ed offrono un servizio di trasporto passeggeri e merci puntando sui picchi stagionali e sulla diversificazione dell'offerta del servizio a bordo (bar, cinema, piscina).
Il primo effetto causato da ciò è stato senza dubbio una revisione delle politiche tariffarie con importanti ricadute sia sul costo del lavoro sia sul servizio erogato all'utenza.
In quello stesso periodo, il dibattito sulla liberalizzazione dei collegamenti di trasporto marittimo a livello europeo entra nel vivo. Infatti, nel 1992 è approvato dalla Commissione europea il Regolamento 3577 che disciplina il cabotaggio in ambito EU, dove inizia a svilupparsi con forza il ragionamento volto alla necessità di liberalizzare il mercato del trasporto marittimo in generale.
Comincia a profilarsi l'idea che, anche sotto pressione dell'Unione Europea, il Governo italiano debba garantire la libera concorrenza nel settore e avviare il processo di privatizzazione di Tirrenia.
Il ruolo predominante dell'Unione europea in quest'articolata vicenda, anche mediante indagini e richieste di informazioni, porta il penultimo Governo a pubblicare un bando di gara volto appunto alla cessione delle quote detenute dallo Stato italiano tramite la società interamente controllata Fintecna.
Nel 2010, il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture emana il primo bando in cui si proponeva la messa a gara del complesso aziendale (flotta e organico) – scorporando il cospicuo patrimonio immobiliare ed artistico – a fronte di 78 milioni di euro annui di sovvenzioni pubbliche ai fini della garanzia per 8 anni dell'erogazione del servizio di continuità territoriale.
Fin dal principio la posizione della Filt era chiara: il processo di privatizzazione non doveva determinare né contrazione di occupazione anche in termini salariali, né contrazione dell'offerta di servizi.
Nonostante le convinzioni dell'allora Ministro Matteoli, il bando è andato deserto e solo al secondo tentativo, avanzato nel 2011, risulta vincitore l'unico partecipante, la Compagnia Italiana di navigazione costituita ad hoc da armatori italiani già presenti nell'ambito del cabotaggio, precisamente Gianluigi Aponte, Manuel Grimaldi e Vincenzo Onorato.
Con questa controparte, il 28 novembre 2011, le Segreterie nazionali, a seguito di un'estenuante trattativa e dopo diverse giornate di sciopero, raggiungevano un importantissimo accordo sindacale che, in coerenza con quanto sempre affermato, garantiva tutti i livelli occupazionali, amministrativi e marittimi,

e manteneva inalterate le sedi di lavoro per il personale impiegatizio.
Purtroppo, la vicenda non si poteva dichiarare conclusa poiché l'intervento dell'Unione Europea, volto a fare chiarimento sul fatto che soggetti già presenti nel mercato possano garantire la libera concorrenza nel settore nonché sulla richiesta degli aiuti economici concessi dallo Stato a Tirrenia negli anni addietro, ha determinato la fuoriuscita dalla cordata degli armatori Aponte e Grimaldi.
Nel momento in cui si scrive parrebbe che gli imprenditori del mondo dello shipping Negri e Izzo ed il fondo finanziario Clessidra stiano assumendo quote importanti del pacchetto azionario.

La vicenda Tirrenia si inserisce in un quadro del mercato del lavoro nazionale assai preoccupante.

L'attuale contesto internazionale di forte depressione economica e crollo dei noli registra un particolare ridimensionamento della domanda di lavoro marittimo ed in particolare di quello italiano.
Dodici anni fa, in uno scenario completamente differente, le parti sociali condivisero un percorso legislativo che determinava l'istituzione del Registro internazionale, al fine di riportare le navi sotto la bandiera italiana e rilanciare l'occupazione marittima nazionale.
Nasceva così la Legge n. 30/1998 – approvata grazie all'apporto dell'allora Ministero dei Trasporti – che determinava il rientro di circa 700 navi "in Italia", dando così la possibilità a molti marittimi di lavorare sotto bandiera nazionale.
Tale legge prevedeva che le società che iscrivevano la nave nel cosiddetto Registro *bis* potevano usufruire di importanti contributi di natura economica. Si passa quindi da poco più di un centinaio di navi a circa un migliaio di unità.
Regge ancora questo sistema? I segnali che arrivano dal mondo armatoriale sono preoccupanti.
La crisi economica, il crollo dei noli, l'aumento dei costi nautici e l'effetto del dilagare del fenomeno della pirateria sulle più importanti rotte internazionali stanno portando gli armatori stessi a registrare le proprie navi sotto altre bandiere, europee e non, più economiche e quindi più competitive.
Gli effetti di questo fenomeno si possono avvertire in primis nella mancanza di occasioni d'imbarco per la gente di mare e, a livello sindacale, nella difficoltà oggettiva del rinnovo del contratto collettivo nazionale nonché nella richiesta sempre più insistente di deroghe al contratto stesso. In assenza di una vera politica marittima europea ci troveremo di fronte ad una potenziale riduzione delle opportunità di lavoro per i nostri connazionali.
Non ci stancheremo mai di ripeterlo: mentre per lo stato maggiore (gli ufficiali) non dovrebbero esserci difficoltà a reperire occasioni di lavoro date le opportunità di imbarco in ambito internazionale, le qualifiche meno professionalizzate – *i ratings* - sarebbero sicuramente in difficoltà.
Se si esclude la possibilità di accedere alle prestazioni offerte dal Fondo nazionale marittimo, organismo di emanazione contrattuale, non esistono strumenti individuali o collettivi di tutela del reddito; i lavoratori marittimi, già esclusi dalla disciplina relativa ai benefici previdenziali derivanti dall'esposizione all'amianto, si ritrovano oggi ad affrontare questo grave periodo di crisi senza la possibilità di usufruire di ammortizzatori sociali.

L'Italia si protende nel mare per circa tremila chilometri di costa.

L'economia dei trasporti e quindi l'economia del mare devono rappresentare un'opportunità per il nostro Paese. Basta vedere alcuni dati: l'80% della merce si muove via mare, la ricchezza prodotta è pari al 4% del prodotto interno lordo e l'occupazione complessiva nel cluster marittimo è di circa 500.000 addetti.
In questo contesto Tirrenia rappresenta un'opportunità per dare un futuro alla marineria italiana.
La difesa e la tutela dell'occupazione della gente di mare di cui la Filt ha fatto la propria bandiera non può prescindere dal dipanamento dell'intricata matassa Tirrenia.
Oltre agli ammortizzatori sociali, la formazione professionale rappresenta un importante elemento da cui partire per rilanciare l'occupazione. Se il nostro Paese non sarà in condizione di "sfornare" marittimi qualificati – prevedendo anche un forte impegno della scuola pubblica – il risultato inesorabile sarà, come già detto, quello di avere un'offerta eccedente nelle qualifiche meno professionalizzate e una carenza in quelle più richieste.
Secondo il nostro punto di vista, considerando anche il fatto che Paesi terzomondisti (Filippine, India) esportatori di manodopera marittima già si sono strutturati per offrire anche personale qualificato a basso costo, l'Italia rischia pericolosamente di perdere la marineria abdicando ad un elemento fondamentale della sua storia.
Quella stessa storia ci ha insegnato che il mondo del lavoro ha sempre saputo promuovere soluzioni in particolari momenti: era il 1909, quando il Capitan Giulietti ricostituì a Genova la Federazione italiana lavoratori del mare; era il 1959, quando la FILM CGIL da Genova proclamò lo storico sciopero mondiale.
Oggi, per difendere il futuro della marineria italiana non si può prescindere da Tirrenia, la maggiore compagnia di cabotaggio nazionale che impiega esclusivamente marittimi italiani.

La filiera della grande distribuzione *tra lavoro opaco e nuovi diritti*

di Vincenzo Mazzeo, Coordinatore Dipartimento Merci Logistica e Cooperative Filt-Cgil Lombardia

Come utilizzare le opportunità dall'articolo 62 del decreto sulle liberalizzazioni, che disciplina le relazioni commerciali in materia di cessione di prodotti agricoli e agroalimentari.

Sul supplemento ordinario n. 53 alla Gazzetta ufficiale n. 71 del 24 marzo scorso è stata pubblicata il decreto legge sulle "liberalizzazioni".
Tralasciando una serie di considerazioni su come si è arrivati alla sua approvazione ed ai cambiamenti che i soliti noti con le proprie lobby presenti in Parlamento sono riusciti ad introdurre, mi vorrei soffermare sull'articolo 62 del decreto che disciplina le relazioni commerciali in materia di cessione di prodotti agricoli e agroalimentari.
Il contenuto di questa norma è stato poco dibattuto in generale e per niente in ambito sindacale, eppure sono coinvolti moltissimi lavoratori di diversi settori (agricoltura, alimentare, commercio, logistica e trasporti) e gli stessi, insieme a lavoratori di altri settori e pensionati, ne subiscono le ricadute quando acquistano i prodotti agricoli e agroalimentari, soprattutto nei supermercati delle aziende multinazionali e nazionali della Grande Distribuzione Organizzata (GDO).
L'articolo 62 prevede tempi di pagamento certi (30 giorni per generi alimentari freschi e 60 per le altre derrate alimentari) nei confronti delle Piccole Medie Imprese (PMI) agroalimentari da parte degli acquirenti, in gran parte aziende della Grande Distribuzione organizzata.
Fino ad oggi nel nostro Paese non esisteva alcun obbligo di stipula in forma scritta che prevedesse la durata, la quantità, le caratteristiche del prodotto venduto, il prezzo, le modalità della consegna e di pagamento per la cessione di prodotti agricoli e agroalimentari.
In altre parole, si tenta di introdurre una maggior equità nei rapporti commerciali tra le circa 100.000 aziende agricole e i pochissimi attori della Grande Distribuzione Organizzata. Pagamenti in forte ritardo, modifiche unilaterali degli accordi, richiesta di anticipi per accedere alle forniture, poca trasparenza nella determinazione dei prezzi, sperequazione nella ripartizione del valore aggiunto lungo la filiera, sono il risultato di questo rapporto squilibrato.
In una situazione di crisi, quale quella che stiamo attraversando, l'elemento più dibattuto e contrastato dalle varie associazioni che raggruppano le GDO è stato il rispetto dei tempi di pagamento.
La Confcommercio ha parlato di un intervento a "gamba tesa" da parte del Governo, sostenendo che i tempi di pagamento dovrebbero essere concordati tra le parti contraenti e soltanto in mancanza di tale previsione contrattuale dovrebbero scattare gli interessi di mora dopo 30 giorni e 60 giorni indicati nel decreto in questione.
Bisogna tener presente che recentemente anche il Parlamento europeo ha prodotto una serie di Risoluzioni che mettevano in evidenza nei diversi Paesi della Comunità alcune criticità su cui intervenire regolamentando il "percorso" delle merci dalla produzione agricola alla loro distribuzione.
Infatti, è stato rilevato che:

- *dal 1996 i prezzi dei prodotti alimentari sono aumentati del 3,3% l'anno e invece quelli corrisposti agli agricoltori sono saliti solo del 2,1% a fronte di un incremento delle spese di gestione pari al 3,6%;*
- *la quota di valore aggiunto agricolo della filiera alimentare è scesa dal 31% del 1995 al 24% del 2005;*
- *la filiera alimentare coinvolge gli agricoltori, le cooperative agricole e le organizzazioni dei produttori, le industrie di trasformazione alimentare, i grossisti, i dettaglianti, le catene di supermercati, i servizi di ristorazione, i ristoranti, l'approvvigionamento diretto dalla produzione di sussistenza e privata nonché i consumatori, cui si aggiungono taluni operatori economici esterni alla filiera alimentare, ad esempio società di comunicazione e*

promozione, fornitori di servizi logistici e di trasporto, di energia e utenze, di servizi di imballaggio, di mezzi tecnici, di additivi e di tecnologie nonché società di consulenza.

Ho voluto riscrivere dei paragrafi contenuti in alcune Risoluzioni del Parlamento Europeo per sottolineare che il problema è stato affrontato anche negli altri Paesi, fermo restando che l'Italia è stato uno degli ultimi ad adeguarsi a standard che dovrebbero permettere concorrenza e libertà di mercato in maniera uniforme.

La regolamentazione raccomandata dall'Unione europea è contrastata dalla GDO, a differenza delle regole capestro che impone, invece, nei rapporti commerciali a proprio esclusivo vantaggio. I contratti commerciali con le industrie di trasformazione alimentare e con i fornitori di servizi logistici e di trasporto contengono norme, scadenze, obblighi e penali che colpiscono inesorabilmente le imprese.

Quindi se con gli agricoltori, al momento dell'acquisto delle derrate alimentari, si è proceduto senza regole e impegni scritti, all'interno della "filiera" le regole sono scritte, esigibili e prevedono forti penalità per gli inadempienti e non per la GDO.

In questa doppia politica effettuata dalla GDO si è creato un flusso economico all'interno della "filiera" che massimizza i risultati economici per la gdo, ma penalizza a valle gli agricoltori e a monte le imprese, i lavoratori e in ultima analisi gli acquirenti dei prodotti alimentari.

Infatti, le condizioni "capestro" imposte dalle GDO alle aziende del proprio circuito in buona parte si "scaricano" sulle condizione lavorative con contratti di lavoro non rispettati, turbinio di appalti sempre più al massimo ribasso ed anche fenomeni di evasione fiscale e contributiva.

È facile immaginare che le aziende della GDO tenteranno di "scaricare" gli effetti dell'articolo 62 sulle aziende e quindi sui lavoratori della filiera e, infine, sugli acquirenti, per mantenere o incrementare i propri profitti o comunque contenere eventuali diminuzioni di fatturato dovute alla crisi in atto.

Se questo tentativo passa, attraverso un metodo collaudato in questi anni, vale a dire nessun investimento tecnologico e sfruttamento dei mezzi e delle persone al limite della sopportazione, credo che aumenteranno ancora di più le "zone grigie" presenti nella filiera e continuerà a non esserci alcun beneficio sui prezzi al dettaglio nei supermercati.

La Filt-Cgil di Milano e della Lombardia, da tempo, sta tentando di operare su tutta la filiera delle aziende e dei lavoratori ai quali è applicato il CCNL Trasporto Merci Logistica e Cooperative ma in questo caso, almeno a livello di analisi e di conoscenza, bisognerebbe avere la capacità, attraverso la Confederazione, di interloquire con le strutture territoriali delle altre categorie presenti nella filiera (commercio, alimentaristi), perché la polverizzazione contrattuale dei lavoratori li rende deboli di fronte alle aziende che tengono le redini di tutta la filiera.

Qualcuno potrebbe obbiettare che scopro l'acqua calda, ma la crisi in atto deve rappresentare per il sindacato, e in particolare per noi della Cgil, la capacità di mettere in discussione modelli e modalità d'intervento che saranno sempre più obsoleti, rispetto alle trasformazioni che si stanno evidenziando nel mondo del lavoro.

Occorre che la Filt intervenga con maggior efficacia per riordinare il sistema dei trasporti, polverizzato tra piccoli padroncini oppure organizzato in false cooperative, magari riconducibili alle stesse aziende GDO e smantellare il sistema "Consortile" che ha stravolto la propria missione.

La stragrande maggioranza dei Consorzi, che operano non solo nella GDO ma anche nelle aziende spedizioniere e di logistica, non sono più organismi per realizzare economie di scala sui costi fissi e creare un mutuo vantaggio economico. Spesso, invece, hanno la funzione di rendere opaco il sistema delle responsabilità e poco trasparente la determinazione dei prezzi dei prodotti stivati e trasportati nei magazzini.

In altre parole, si potrebbe affermare che buona parte delle resistenze alle regole che la GDO ha evidenziato nei confronti delle PMI agroalimentari, la pratica "pro domo sua" nella filiera impone condizioni capestro al massimo ribasso e apre, di fatto, a situazioni di elusione ed evasione fiscale.

Infatti, pur essendo a conoscenza delle numerose infrazioni delle aziende della filiera, imprese/cooperative/consorzi di stoccaggio spedizione e trasporto, se ne guarda bene dal denunciarle o contrastarle, perché fanno parte di quel sistema che garantisce profitti, resi possibili da salari sempre più bassi a causa dei continui cambi d'appalto e condizioni di super sfruttamento e arbitrio. Vale la pena sottolineare che le cosidette "cooperative"che forniscono manodopera nelle piattaforme logistiche impiegano in buona parte lavoratori di altri paesi, in alcuni casi al limite della legalità.

In questo quadro l'apertura indiscriminata dei negozi in una folle rincorsa di acquirenti, che continuano a pagare sempre di più prodotti che alla GDO costano sempre di meno, porta ad un peggioramento delle condizioni di lavoro e crea sperperi e moltiplicazione di costi che si scaricano sui lavoratori e sui cittadini.

Le sorti del TPL

tra crisi economiche e vincoli di bilancio

di Massimiliano Sartori,
Consulente The european House-Ambrosetti

Tutti concordano sulla necessità di aumentare la competitività del mezzo pubblico, attraverso un miglioramento dei livelli di servizio e della sua fruibilità, ma per fare ciò è assolutamente necessario riportare la discussione su un livello alto, che guardi al futuro, alle nuove linee di sviluppo del TPL e al ruolo del Servizio Pubblico nelle moderne economie di mercato.

Il Trasporto Pubblico Locale è percepito, a torto o a ragione, dalla gran parte degli utilizzatori, come un servizio poco efficiente in termini di qualità, costi, frequenze, rispetto degli orari e comfort. Anche se esistono casi di buona efficienza di servizio, questa situazione, o percezione, è trasversale nella popolazione delle varie Regioni del nostro Paese.

Tutti concordano sulla necessità di aumentare la competitività del mezzo pubblico, che vuol dire aumentare i livelli di servizio e la fruibilità dello stesso. Purtroppo, la modalità con cui sono stati affrontati questi temi è quasi sempre stata distorta da eventi contingenti che, di volta in volta, non hanno permesso di risolvere i problemi del TPL in modo razionale. Crisi economiche, vincoli di bilancio nazionali o locali e contrapposizioni tra Enti centrali e società di gestione dei servizi sono stati i principali fattori che negli anni hanno prodotto una situazione di sostanziale stallo.

Se è vero che il problema più evidente è legato al livello del servizio offerto, sono convinto che per risolvere le problematiche del TPL sia assolutamente necessario riportare la discussione su un livello alto, che guardi al futuro, alle nuove linee di sviluppo del TPL, alle nuove forme di servizio e al ruolo del Servizio Pubblico nelle moderne economie di mercato. Senza trascurare i problemi attuali, credo che non si possa continuare a pensare di risolvere il problema del TPL senza guardare su un orizzonte di medio periodo. Come vorremmo noi il trasporto pubblico locale tra 3/5 anni? E come tra 10 anni? Una volta che abbiamo una visione del futuro, di come vogliamo che sia il TPL, allora possiamo identificare obiettivi intermedi e azioni concrete e muoverci coerentemente. Come dovrà essere finanziato il TPL? Da chi? Quale livello di servizio vogliamo nelle aree metropolitane e sulle tratte non urbane? A quali esigenze della popolazione vorrà rispondere il TPL? Che tipo di mobilità? A quali cittadini?

Avere una visione significa saper rispondere in modo preciso a queste domande, fissando obiettivi intermedi e un piano di azione tempificato per raggiungerli.

Ma partiamo con ordine. Lo scorso autunno i tagli ai trasferimenti per il settore da parte del Governo (circa 1,6 Mld di Euro) hanno portato il Fondo Nazionale per il TPL da 2 Mld di Euro a 400 mln di Euro. Al perdurare di quella situazione, il rischio, più che mai concreto, era di sospendere molti servizi di trasporto pubblico nelle Regioni e Comuni d'Italia.

Nel successivo confronto tra Regioni, Enti Comunali e Governo, avvenuto a Dicembre 2011, si è registrato un cambio importante di attenzione per il settore, riscontrabile sia con il ripristino quasi totale del Fondo Nazionale, riportato a 1,6 Mld di Euro, sia con il varo del decreto liberalizzazioni, (noto come "Cresci-Italia").

L'obiettivo è quello di ampliare e velocizzare, quanto più possibile, il processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso la messa in concorrenza dei servizi e la disincentivazione all'utilizzo di forme di affidamento diretto. Tradotto: i servizi saranno messi a bando di gara in via preminente, con l'obiettivo di superare la modalità dell'affidamento diretto, dalla Pubblica Amministrazione alla società di trasporto poiché, purtroppo e sovente, tale via non si è rivelata né efficiente né trasparente. Con l'utilizzo del bando di gara in via preminente, il "Cresci-Italia" ha creato una certa agitazione che ha raggiunto subito Assessori/Presidenti di Regione, Sindaci, lavoratori, sindacati e società di trasporto.

Come spesso succede, non solo nell'ambito dei trasporti, nel nostro Paese quello che sembra nuovo in realtà non lo è. Consentitemi una piccola divagazione. Nel 1981, ben 31 anni fa, ero ancora nella culla, fu istituita, sotto il Governo Forlani,

la Commissione per la Revisione della Spesa (allora si chiamava ancora in Italiano). In quella Commissione c'era Piero Giarda. Oggi la chiamiamo "Spending Review" ma è la stessa cosa. Le leggi e gli strumenti ci sono: è necessario applicarli o utilizzarli. Tornando a noi, la gara pubblica era già una modalità di assegnazione prevista dal nostro ordinamento, ed era indicata come quella da preferire. Dov'è la novità del Cresci-Italia? Con il decreto si è introdotta la "quasi obbligatorietà" della gara e tutto ciò è bastato a mettere in fibrillazione il settore.
Perché Regioni e Comuni non l'hanno quasi mai utilizzata? Se usiamo un ragionamento lineare, vien da dire che Regioni, Comuni e, in generale, la Pubblica Amministrazione non hanno avuto come finalità quella di favorire concorrenza, efficienza e competitività nel TPL. Può essere plausibile?
Prima di provare a rispondere guardiamo questi dati. A livello italiano, gli attuali affidamenti tramite gara sono effettuati in meno della metà dei comuni capoluogo di provincia, dove prevalgono affidamenti diretti e in-house. Laddove l'affidamento è il risultato di una gara, l'aggiudicatario del servizio è, nella maggior parte dei casi, il gestore precedente.
Complessivamente il numero dei partecipanti è stato quasi sempre molto basso (in quasi il 70 per cento dei casi meno di tre, nel 50 per cento un solo partecipante) e scarsa è stata la presenza di concorrenti esteri.

MODALITÀ DI AFFIDAMENTO DEL SEVIZIO TPL URBANO NEI COMUNI CAPOLUOGO E PROVINCIA (valori percentuali)

Gara	Affidamento diretto	Affidamento in-house
46,4	25,8	27,8
MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE RICAVI TARIFFARI		
Al gestore *(net cost)*	All'ente pubblico (gross cost)	Totale
85,6	14,4	100,0
IN CASO DI GARA, PRESENZA DEL GESTORE PRECEDENTE TRA GLI AGGIUDICATARI		
Sì, totalmente	Sì, nell'ambito di ATI, consorzi, ecc.	Totale
58,5	19,5	100,0
GARE PER AREA GEOGRAFICA		
Nord	Centro	Sud e Isole
58,7	66,6	11,1
GARE PER DIMENSIONE DEL BACINO D'UTENZA		
Fino a 500 mila	Tra 501 mila e 1 milione	Oltre 1 milione
53,0	36,4	11,1
GARE PER PERIODO		
Tra il 1998 e il 2001	Tra il 2002 e il 2004	Dopo il 2004
18,6	69,8	11,6

Fonte: Banca di Italia, 2008.

Questa situazione del TPL che caratterizza l'Italia si traduce in:

- età media del parco macchine più elevata in Europa: 9,2 anni contro una media europea di 7,7 anni (Svezia 6,2);
- penultimo posto in Europa per investimenti nel rinnovo dei mezzi;
- ultimo posto in Europa per velocità media di percorrenza: 20,2 km/h contro una media di 23,2 km/h;
- primo posto in Europa come livello di frammentazione degli operatori, in quanto i primi 5 operatori gestiscono il 27% dell'intero mercato, contro una media del 64% negli altri 6 paesi;
- prevalenza del servizio su gomma rispetto a quello su ferro (treno-tram-metro): 65% gomma contro una media europea del 49%.

Torniamo alla domanda di prima. Può essere plausibile che Regioni e Comuni non siano interessati all'efficienza e alla competitività del sistema di TPL?
Tralasciando casi specifici, sinceramente credo di no. Allora perché questi risultati? Forse non sanno che la gara pubblica aiuta ad aumentare la concorrenza tra operatori e migliorare le performance? Credo che sappiano anche questo.
Ad un livello più alto, dove dovrebbe essere portata la discussione, la mancanza di una visione nazionale per il trasporto pubblico locale e la conseguente mancanza di obiettivi concreti, misurabili, e di piani di azione condivisi per raggiungerli ha prodotto una situazione in cui il TPL è stato gestito senza obiettivi specifici, ma con pure logiche di mantenimento dello status quo.
Senza una visione e senza obiettivi chiari, il TPL è passato in secondo piano rispetto ad altri temi subendo, inevitabilmente, una riduzione graduale dei finanziamenti. Finanziamenti vitali per il settore: il TPL in Italia, come in Europa, è finanziato dalla Pubblica Amministrazione, poiché il biglietto che normalmente si paga copre solo una parte (a volte molto piccola) del costo reale del viaggio.
Oggi esistono situazioni di evidente "sotto-compensazione" per i servizi forniti dalle aziende di trasporto, che rispondono riducendo il servizio e rinviando gli investimenti in nuovi mezzi.
Quindi è responsabilità degli Enti locali? Difficile affermare ciò. Anche le società di trasporto hanno una parte di responsabilità. Non si sono mai impegnate realmente per aumentare la produttività del servizio come normalmente avviene. Non era un parametro discriminatorio la produttività e l'efficienza raggiunta, in quanto l'assegnazione avveniva in via diretta e senza gara. Inoltre, quasi sempre il soggetto che affidava il servizio era proprietario della società di trasporto pubblica o in una relazione stabile da anni. Chiamiamolo pure conflitto di interessi.
L'obbligatorietà della gara dovrebbe, nelle intenzioni, sparigliare il quadro attuale e far emergere più chiaramente le responsabilità dei soggetti interessati.
Se a un bando di gara per l'assegnazione del servizio di trasporto in una Regione/Comune non si presenta nessuno (cosa già successa), probabilmente le condizioni messe a bando di gara non sono accettabili per una società di trasporto che deve necessariamente stare sul mercato e perseguire principi di economicità del servizio. In questo caso, volente o nolente, la Regione o il Comune avranno sbagliato a fare i conti e se ne dovranno assumere le responsabilità, riscrivendo il bando e ponendo condizioni differenti. Sempre in questo caso non si potrà chiedere alla vecchia società di gestione del servizio di trasporto di operare lo stesso il servizio (cosa che oggi succede a fronte della clausola di continuità del servizio).
Se, contrariamente, a un bando di gara si presentano nuove società di trasporto, la Regione assegnerà il servizio al migliore offerente che, probabilmente, sarà anche in grado di migliorare il servizio offerto rispetto all'operatore precedente.
Nel breve, tutto ciò può creare agitazione, com'è ovvio che sia quando esistono situazioni di bassa produttività e scarsa efficienza consolidate da anni.
La Pubblica Amministrazione dovrà giocare a carte scoperte e rivelare le sue reali intenzioni sul TPL attraverso la pubblicazione di bandi di gara che conterranno le specifiche del servizio richiesto.
Le società di trasporto, per continuare ad offrire i propri servizi, dovranno rispondere alle esigenze degli Enti Locali e dovranno farlo in un contesto più concorrenziale. Inoltre, non si potrà più chiedere loro di continuare il servizio anche se le condizioni non sono accettabili.
Tutto ciò credo che vada a vantaggio delle generazioni future e del futuro del nostro Paese.

“La città delle donne”

di Anita Sonego, Capogruppo Federazione della Sinistra
Presidente Commissione Pari Opportunità Comune di Milano

Prove di democrazia partecipata a Milano, nella consapevolezza che non esistono politiche neutre e che ci sono tante donne che vogliono dedicare tempo ed intelligenza per il “bene comune”.

È indubbio che la partecipazione delle donne a quel movimento che ha prima animato la città di Milano, le sue strade, le piazze e poi portato a Palazzo Marino una nuova maggioranza, sia stata determinante.
La primavera dell’anno scorso aveva un’aria nuova non solo per quel senso di “rinascita”, quella nuova animazione nei volti di coloro che sentivano possibile un cambiamento, quel moltiplicarsi di iniziative e creatività: c’era una nuova presenza, un soggetto politico che era visibile con il proprio corpo, la propria voce, la rivendicazione di una storia nella vita politica e sociale della città: **le donne**.
Nel programma di Giuliano Pisapia, costruito nei “laboratori” aperti ai movimenti e alla cittadinanza, un capitolo s’intitolava: LA CITTA’ DELLE DONNE.
Vi si ribadiva la volontà programmatica di rompere con la così detta “neutralità” della politica in una società costituita **da uomini e donne** di cui si riconoscevano le disuguaglianze e il senso della loro differenza.
C’era bisogno di una parità nella rappresentanza di genere, non solo, ma che la politica della nuova amministrazione tenesse conto dello sguardo delle donne sul mondo e non si limitasse ad uno sguardo “sulle” donne poiché “*Decisioni politiche che appaiono neutre rispetto al genere possono avere un impatto diverso sulle donne e sugli uomini anche se tale effetto non è né voluto né previsto*”.
Tra gli strumenti per un nuovo governo si prevedevano:

- Analisi dell’impatto rispetto al Genere delle politiche di governo della città di Milano
- Bilancio di Genere
- Provvedimenti contro gli stereotipi di genere
- Conciliazione dei tempi tra lavoro e cura.

Quando, dopo essere stata eletta, mi è stata proposta la presidenza della Commissione Pari Opportunità, mi sono sentita contemporaneamente lusingata ma anche dubbiosa sul valore di questo impegno.
Questa commissione era l’unica che non rinviava ad alcun assessorato (quindi era senza alcuna risorsa economica e centro di potere di riferimento). Non era un caso, infatti, che nelle passate amministrazioni di centro-destra fosse sempre stata “assegnata” all’opposizione!
Ancora una volta, ho pensato, ad una donna è assegnato un incarico **privo di potere reale**.
Ma da qui dovevo partire: sono quindi riandata alla mia formazione giovanile e su quella frase della Bibbia, ricordata nel Vangelo che parlava della “pietra scartata dai costruttori che era diventata pietra angolare”.
Bene, dissi nel primo incontro della Commissione Pari Opportunità: “questa commissione senza potere dovrà diventare la pietra angolare dell’edificio della nuova amministrazione!”
Ma la politica costruisce qualcosa di solido e di sensato solo se è capace di diventare davvero partecipata, condivisa, vissuta dalla “polis”, dai cittadini e dalle cittadine in carne ed ossa.
Per questo, già nel mese di luglio 2011 ho mandato una mail a tutte le associazioni delle donne di Milano e a centinaia di indirizzi per avvisare che, a fine settembre, ci sarebbe stata un’assemblea per iniziare un lavoro sulle tematiche ritenute più urgenti dalle cittadine.
Il 28 settembre, la sala Alessi di Palazzo Marino è stata davvero “invasa” da centinaia e centinaia di donne che, di fronte a Sindaco, assessori e consiglieri/e, hanno preso parola per esprimere bisogni, desideri e necessità, per chiedere che l’amministrazione fosse attenta alle loro

vite, risorse, difficoltà pretendendo di essere viste e ascoltate, ma anche offrendo collaborazione di idee ed energie.
Gran parte degli interventi affrontavano essenzialmente tre tematiche: **il lavoro - gli spazi - la salute.**
Di fronte a questo entusiasmo e bisogno di partecipazione ho pensato che potevano nascere tre tavoli tematici che si sarebbero incontrati all'interno degli spazi pubblici comunali.
La proposta è stata accolta con entusiasmo e, a partire da ottobre, decine e decine di milanesi si sono incontrate dando vita anche a "sottotavoli" inerenti agli argomenti individuati.
I risultati dei primi sei mesi di lavoro sono stati presentati al secondo incontro: **"Milano: un Bene Comune?** Come la immaginano, la pensano, la vogliono le donne che ci vivono".

Il Tavolo "Salute" era suddiviso in:

- **Salute/Ambiente** (autodefinitosi "Le giardiniere") che ha ribadito come la salute non coincida con la "sanità" e come sia connessa al modello di sviluppo e al modo con cui sono gestiti i beni comuni;
- **Consultori** che, collegandosi alle origini del movimento delle donne, si è riferito alla politica di gestione dei consultori famigliari negli ultimi decenni e al loro progressivo ridimensionamento e snaturamento. Le partecipanti hanno quindi costruito una griglia di domande per andare a realizzare una mappatura dei servizi offerti dai consultori pubblici e privati milanesi, con l'obiettivo di stimolare l'attività del Comune nell'ambito della salute delle donne.

Il Tavolo "Spazi" è partito dalla consapevolezza di come Milano sia l'unica grande città italiana priva di una "Casa delle Donne". Il lavoro fatto dal Tavolo è consistito in:

- un'indagine relativa alla tipologia, gli statuti, le attività delle Case delle Donne in Italia e all'estero;
- le motivazioni e le caratteristiche di una Casa delle Donne a Milano;
- la riflessione sul significato di una democrazia partecipata per le donne.

Il Tavolo "Lavoro" è stato ritenuto particolarmente necessario in un momento di crisi e di grandi mutazioni del lavoro nei suoi tempi, modi, retribuzioni ed ha individuato molte "aree" da approfondire e relative proposte a vari assessorati. Qui di seguito solo i titoli delle "schede costruite":

- Curriculum anonimo
- Coworking
- Una tata per Milano
- Congedo obbligatorio per 3 giorni per i padri che lavorano nell'Amministrazione comunale da usufruire dal giorno del rientro di mamma e neonata/o dall'ospedale
- Un'area gender per il sito web del comune di Milano
- Necessità di statistiche di genere
- Conferenza: Lavoro delle donne a Milano
- Expo - Imprese - Donne
- Bilancio di Genere

L'immenso lavoro gratuito fatto dalle donne in questi mesi dimostra come si possa dar vita ad una reale partecipazione. Perché questo termine non resti, però, uno slogan da campagna elettorale è necessario di una relazione tra cittadine ed amministrazione /assessorati.

Come diceva una donna ad uno degli incontri "Il nostro è un esempio di "democrazia partecipata" intesa appunto non come semplice ascolto da parte della Giunta delle richieste, o, peggio ancora, delle lamentazioni dei cittadini e delle cittadine".
Dopo l'assemblea del 14 marzo, ci sono stati degli incontri tra "sottotavoli" ed assessore, assessori e funzionari per lavorare assieme su alcuni dei progetti presentati.
Credo non sia causale che questo tipo di lavoro, una reale "partecipazione", sia stato fatto dalle donne.
Le donne, attraverso il lavoro dei tavoli: a) sono state attrici che assieme hanno costruito proposte concrete, progetti realizzabili; b) hanno dimostrato che i cittadini/le cittadine possono creare progetti che interloquiscano col comune.
Oltre al numero di proposte, è stata sorprendente la quantità e la qualità della partecipazione.
In un periodo in cui dai sondaggi ci viene raccontato di un tracollo di credibilità della "politica" e della fiducia nelle istituzioni, questo impegno tenace di decine e decine di donne per offrire all'Amministrazione Comunale proposte relative al benessere delle donne e degli uomini della città, pur nella consapevolezza delle difficoltà economiche del momento, questo dedicare tempo ed intelligenza per il "bene comune" senza alcun obiettivo di guadagno personale proprio in una fase dove il "tempo libero" è sempre più esiguo e dove tutto è valutato sulla bilancia del riscontro economico; tutto ciò mi ha convinto che c'è, nella nostra città, una forte esigenza di riscoprire il senso del "comune" e della vita associata, svelare il fallimento dell'individualismo e della mercificazione anche dei sogni e delle relazioni.
La politica intesa come passione ed impegno per il bene comune come l'ho vista praticata dalle numerosissime donne che, a scadenze regolari, si sono incontrate negli spazi messi loro a disposizione. È bastato aprire qualche stanza del "palazzo"; è bastato dire: "fate, organizzatevi, proponete, noi ci siamo, vi ascoltiamo e senza di voi il lavoro degli amministratori perde consistenza".
In questi giorni abbiamo invitato Antonella Picchio, docente di economia politica all'università di Modena, per parlarci del Bilancio di Genere.
Anche questo era punto qualificante del programma di Pisapia, ma senza un impegno di tutte noi potrebbe rimanere una "petizione di principio". La politica, per riconquistare una credibilità, deve provare a realizzare quello che propone e le donne di Milano faranno di tutto perché alle parole seguano i fatti!

Via Dogana una rivista pensante

di Marisa Santini, redazione di Via Dogana

È arrivata al centesimo numero, un bel traguardo per una rivista nata ventuno anni fa, quando Rosetta Stella dona 10 milioni di lire per un'impresa di donne. Luisa Muraro pensò allora di realizzare una rivista. Alcune espressero perplessità perché la periodicità obbligava a scrivere con una definita scansione temporale, mentre, fino a quel momento, la Libreria delle donne di Milano aveva pubblicato solo quando c'era qualcosa da dire, con i famosi *Sottosopra*. Il clima era quello della riflessione dopo la grande stagione del femminismo anni '70.

Se lo scopo iniziale era far conoscere il pensiero politico, poi le scadenze ravvicinate hanno portato a pensare a quello che capita, a sporgersi per vedere il nuovo che già c'è, a cui dare nome: insomma cogliere le trasformazioni e leggerle con occhi nuovi.

Ha raggiunto il traguardo dei 100 numeri la rivista della Libreria delle donne di Milano

Il nome *Via Dogana* deriva dal vecchio indirizzo della Libreria. In quegli anni le donne del movimento riconoscevano i gruppi di autocoscienza e i luoghi di incontro nominando la via, come fosse un indirizzo di casa.

La rivista ha raccontato, e continua a farlo, i cambiamenti delle pratiche non solo nel lavoro, ma anche nei quartieri, nelle scuole, nelle imprese a economia cooperativa e riflette sul significato simbolico che hanno assunto questi mutamenti in contesti specifici; ciò che accade nel rapporto tra i sessi è mostrato come frutto della lotta politica delle donne. Come si affermava già nel libro *Non credere di avere dei diritti* (1987), la teoria è la pratica messa in parole, e le pratiche sono pratiche di relazione non strumentali. *Via Dogana* è sempre stata al presente, ma per diversi anni Vita Cosentino ha curato la rubrica *Guardare indietro* che intendeva riannodare i fili della riflessione con le tematiche e gli spunti che via via emergevano.

Fin dall'inizio, intorno alla rivista si è creata una rete di gruppi e di riferimenti, tante redazioni, in tutte le città da Cagliari a Pescara, da Roma a Palermo, da Catanzaro a Mestre, a Firenze, a Bologna, a Venezia … Oggi quelle e altre donne e qualche uomo, a cui si aggiunge talvolta una straniera di passaggio, si ritrovano a Milano, per dar vita alla redazione aperta: ogni tre mesi, di domenica, dalle venti alle trenta persone, non sempre le stesse, discutono per ore mettendo a fuoco i nodi del presente e disegnano l'impianto del nuovo numero. Nello scambio emerge chi ha più da dire e scriverà un articolo che, in modo personale, terrà conto di ciò che si è elaborato insieme. Una redazione ristretta, circa un mese dopo, leggerà, commenterà, discuterà, individuerà la sequenza, inventerà il titolo. Le immagini costruiscono un percorso autonomo e molte sono le artiste che regalano le loro opere. Chi le seleziona appartiene a sua volta al mondo dell'arte.

E poi c'è la distribuzione: Cristiana Fischer, una delle prime redattrici, aveva avuto l'idea di chiedere alle donne delle varie città, con le quali si era in relazione, di individuare una libreria di loro fiducia a cui fare arrivare i numeri della rivista. Si formò così una mappa delle librerie preferite dalle donne, che periodicamente, ancora oggi, è aggiornata. Ma la maggior parte di chi legge *Via Dogana* ha sottoscritto un abbonamento ed è questo che dà la sicurezza necessaria per continuare. Non solo: la rivista viaggia nelle borse delle donne della Libreria che, quando si spostano per incontri, convegni, vacanze, non perdono occasione per tirare fuori le copie da vendere. È una pratica che viene da lontano, quando Carla Lonzi diffuse i suoi testi di *Rivolta femminile* facendoli circolare, affidandoli alle mani delle donne. La rivista sostiene così i costi vivi della carta, della tipografia e delle spedizioni; tutto il lavoro per farla è gratuito. C'è il senso di un'impresa comune.

All'uscita di ogni numero si riapre lo scambio, chi legge s'interroga di nuovo e rilancia. Gruppi di lettura in diverse città la utilizzano come strumento di ulteriore discussione politica. E l'interlocuzione è sempre aperta con la rubrica delle *Lettere e Interventi* curata da Clara Jourdan, che attualmente segue anche i lavori della tipografia.

In tutti questi anni l'impegno di *Via Dogana* è stato quello di imparare a leggere come differenza e originalità di donne quello che il paradigma dominante considerava difetto. La libertà femminile non si misura su quella dell'uomo: *L'opportunità è dispari*, titolo del secondo numero, apre la polemica con le politiche delle pari opportunità. C'è scambio, se c'è disparità e non uguaglianza. E ancora si critica l'universalismo dei diritti a partire dal primato della relazione tra donne. Questo è il frutto dell'autocoscienza femminista, quando le donne scoprono quello che sono e desiderano, non attraverso una meditazione solitaria e in un antagonismo con l'avversario, ma nello scambio di parola con altre donne. L'universalismo dei diritti è una dottrina dell'Occidente, valida, ma relativa, perché impedisce di vedere e conoscere altre culture.

In Libreria c'è un gruppo che da anni si trova a ragionare sul lavoro e sui cambiamenti in atto. Dal 2008 ha un proprio inserto, *Pausa lavoro*. Sono pagine pensate e realizzate in autonomia con un'attenzione per *le parole che le donne usano*, che è il titolo della loro prima pubblicazione nei *Quaderni di Via Dogana*. Il tema del lavoro è centrale nella vita delle giovani e meno giovani e ha bisogno di essere raccontato, studiato, approfondito per trovare risposte e soluzioni che partano dalle donne e vadano nella direzione della libertà femminile. Di fronte ai discorsi correnti che intendono valorizzare il lavoro femminile per favorire l'aumento del PIL, oppure sono pronti a denunciare la mancata parità con gli uomini in termini di carriera e reddito, *Pausa Lavoro* propone una riflessione che va al di là dell'inclusione

delle donne perché sostanzialmente non modifica il mondo costruito ad immagine maschile. Si pone, invece, in ascolto della rivoluzione in atto, operata dalle donne, quando hanno cominciato, aprendo la porta di casa, a mettere in discussione il loro posto nella società. La maternità è diventata una scelta, il lavoro ha portato autonomia economica e sono cambiati i rapporti tra produzione e riproduzione e le giovani donne vogliono poter dire un *doppio sì*, alla maternità e al lavoro.

Nella politica delle donne non c'è separazione fra vita quotidiana, il personale e l'impegno politico anche se i registri sono differenti, sono le relazioni che fanno questa rete. Ora molti uomini cominciano a concepire la politica in questa forma non separata dalla vita quotidiana, modificando il linguaggio e le motivazioni dell'agire.

Già, gli uomini. Ci sono, e la rivista vuole un'interlocuzione con loro. Gli articoli a firma maschile cominciarono a comparire nel terzo numero. All'epoca alcune rimasero sconcertate e scontente: si dichiarava finito il separatismo che era stato un momento dirompente e rivoluzionario per la presa di coscienza femminile. Gli uomini che scrivono su *Via Dogana* accettano la pratica di relazione tra donne e uomini, il loro essere una parte del mondo, consapevoli che le loro azioni e la loro parola deve tenere conto della presenza femminile e non si sostituisce ad essa, includendola. Il riferimento è sempre a quell'uomo o a quell'altro, in carne e ossa, non si parla mai in termini generali. Il numero dei collaboratori testimonia che è in atto un cambio di civiltà.

Nel *Sottosopra rosso* del 1996 si distinse tra 'politica prima', cioè l'agire in prima persona di donne e uomini che si relazionano tra di loro e sanno mediare, e 'politica seconda' rispetto a quella, perché fa riferimento alle istituzioni. Quest'idea era già presente nel titolo del primo numero *La politica è la politica delle donne*, dove si affermava che le donne non dovevano più essere considerate una 'questione', come nella sinistra ancora qualcuno pensa. Nell'attuale momento di sfiducia verso i partiti e le istituzioni, quel titolo assume un significato più pregnante. La differenza femminile segna un discrimine fra politica e potere. Dove si tiene conto di questo, c'è la politica come arte della mediazione che rende possibile la convivenza fra esseri umani e fa crescere le creature in un mondo libero e pacifico. Dove, invece, si mettono in atto rapporti di forza, allora c'è solo il dominio, dominio degli uomini sulle donne, dei più forti sui più deboli, cioè l'esatto opposto della politica.

Con il quinto numero *Sopra la legge* iniziano gli interventi che pongono la questione del rapporto tra donne e uomini come questione degli uomini. Il numero 23 annuncia *La fine del patriarcato*, un'affermazione discussa all'epoca, ma che segnava come nella testa delle donne fosse presente la consapevolezza di un mutamento in corso. Nel 2006, il numero 79 *Parla con lui* fa parlare gli uomini, attori più o meno consapevoli di un tempo segnato dalla libertà femminile. E sull'interpretazione di questa libertà, sul nodo sessualità e potere, sulla centralità del conflitto fra i sessi a fronte di un nuovo dominio sessista, si discute nel n.90 *Il groppo sesso potere violenza*. I cambiamenti sono in atto e ci sono uomini, non tantissimi, disposti ad interrogarsi seriamente sulla differenza maschile.

In tempi di rabbia per quello che accade nell'economia, la rivista risponde con numeri come *Intossicano gonfiano rubano strozzano… e la chiamano economia* (n. 89) dove si sollevano questioni e domande, si abbozzano proposte che partono da una diversa concezione del mondo che non divide produzione da riproduzione, mercato e ambiente domestico, natura e cultura, pubblico e privato. Il tenere insieme quello che nell'esperienza comune non è separato, l'andare alla radice delle cose che contano e capire cosa è l'essenziale per sé e per gli altri, è il tema di *Primum vivere* (n.94). È stata chiamata la 'competenza dell'esserci', esserci in carne e ossa, vedere, sentire, ascoltare, avere sempre presente la propria singolarità in relazione con altre e altri, coniugando il pensiero con il sentire. E l'economia torna con i riferimenti al pensiero di Ina Praetorius i cui scritti, usciti con il titolo *Penelope a Davos. Idee femministe per un'economia globale* sono stati pubblicati nella collana *Quaderni di Via Dogana (v. articolo di Silvia Motta su NOSTOP n.73)*.

Negli ultimi tempi la rivista vuole interloquire con uomini e con donne che vengono da percorsi diversi. Il linguaggio, che a volte si fa più difficile, è la spia che denuncia l'allontanamento dalla realtà: lo segnalano le lettere e in *Lingua corrente* (n.67) ci s'interroga su questo. C'è un problema di comunicabilità e occorre che la lingua corrisponda a ciò che si è. Ma molto è ancora da fare.

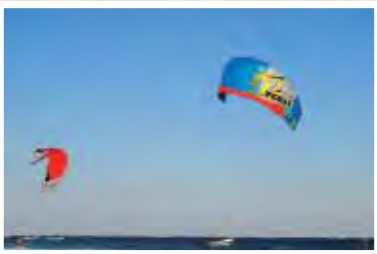
È stata definita 'rivista pensante', perché è in bilico tra pratiche politiche che già si fanno, ma devono ancora essere nominate, e pensiero che sta nascendo. Sembra sempre spiazzarci, perché dice cose che non vanno nell'ordine del senso comune e, se dovessimo trovare un'immagine, potremmo rifarci all'azione della schivata, cioè *Via Dogana* non si fa trovare lì dove tutti se lo aspettano.

NOSTOP

RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Ivan PANZICA
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione NOSTOP Via S. Gregorio 48 - 20124 Milano Tel. 026715838 Fax 0266987098
FiltLombardia@cgil.lombardia.it http://www.filt.lombardia.it
Supplemento al n° 4 maggio 2012 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Marilisa Monaco Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 15 maggio 2012 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

G A L L E R I A

IMMAGINI DAL MESSICO



FILT-CGIL

CGIL